RSMAGASINET

WWW.REDNINGSSELSKAPET.NO

RS(+)

S/08 LIAM TOK NORGE MED STORM **S/16** HEKTISK SOMMER: 5726 MENNESKER FIKK HJELP **S/30** ÅTTE ULIKE YRKER - ÉN OG SAMME LIDENSKAP **S/73** HAVETS HELTER: HVA KOSTER DENNE MANNEN? **S/78** TEMA: TIDEN SEILER ALDRI SIN EGEN SJØ **S/82** SIKKERHETSKURS SKAPER DEBATT **S/98** NYTTIGE DINGSER

/03

2013



KR 69

HEDRER FADER´N MED 20 MILLIONER TIL NY REDNINGS-SKØYTE

MARITIM

B Å T U T S T Y R

20610-00

Maritim opplagskrybbe

Modell med klemring laget av galvanisert stål. Trinnløs regulering av støtteben.Tåler vekt på 500 kg pr. bukk (bjelke inngår ikke i prisen).



990,-

Sjekk prisen!



Presenningstativ

Opplagsstativ produsert av aluminium. “Klikksystemet” gjør det veldig enkelt å sette sammen. Rørene er produsert av sjøvanns-bestandig aluminium.

20609-00
Båtstørrelse: 16-18 fot.
1250,-

20609-01
Båtstørrelse: 19-25 fot.
1550,-

20609-02
Båtstørrelse: 26-28 fot.
1990,-

20609-03
Båtstørrelse: 29-31 fot.
2290,-

20609-04
Båtstørrelse: 32-35 fot.
2590,-

20608-01

Motorbåtkrybbe galv. 3 tonn

Krybben kan justeres både i høyde og bredde.



3690,-

Hostar motorbåtstøtte



20607-55
Støttehøyde: 1016 - 1422 mm.
fra 1590,-

20607-54 (v)
Støttehøyde: 736 - 1140 mm.
Leveres også med V-topp.
fra 1250,-

20607-53 (v)
Støttehøyde: 584 - 863 mm.
Leveres også med V-topp.
fra 1250,-

Hostar seilbåtstøtte

20607-65
Støttehøyde: 2235 – 2641 mm.
fra 1990,-



3490,-

20610-01

Kraftig modell

Tåler 3500 kg pr bukk. Side-og midtstøtte i galvanisert stål. Tverrbjelke i aluminium er inkludert. Trinnløs høydejustering.

20607-51

Hostar motorbåtstøtte Keel Stand



Hostar Kjølstøtte er laget av solid stål og har kraftige kryssfiner plater som ligger an mot skroget. Støttene kan justeres i høyden for bedre tilpasning til skroget. Støttehøyde: 406 - 609 mm. Vekt: 13 kg. Maks belastning: 5 tonn.

fra 1350,-

Stort utvalg i presenninger

Se www.maritim.no for dagspriser.



Lave priser!

Med lidenskap for sjøen!

www.maritim.no

facebook.com/MaritimBatutstyr

http://www.maritim.no/nyhetsbrev

Arendal - Tlf: 370 00 370 - salg@maritim.no
Bergen, Damsgård - Tlf: 40 00 19 59 - bergen@maritim.no
Bergen, Søreide - Tlf: 40 00 19 59 - soreidet@maritim.no
Fredrikstad - Tlf: 97 67 02 23 - fredrikstad@maritim.no
Kristiansand - Tlf: 38 60 44 44 - kristiansand@maritim.no
Oslo, Slependen - Tlf: 67 55 11 70 - slependen@maritim.no
Stavanger - Tlf: 51 84 12 00 - stavanger@maritim.no
Tønsberg - Tlf: 33 31 05 05 - vestfold@maritim.no

Mer enn 150 båter solgt



OCQUETEAU

I Norge siden 2002

OCQUETEAU 7.05 WACi

Pris kr. 579.900,- m. Nanni 150

Motor: NANNI H4.150 commonrail (150hk : 24+ knop)
Gjelder std. båt levert Sarpsborg inkl. alle avgifter

nannidiesel
energy in blue

*Alle våre dieselbåter leveres m. **RETT AKSEL, KJØL og ROR** for maksimal driftsikkerhet og enkelt, rimelig vedlikehold*

Leveres i 4 størrelser:
6.25 WACi fra 409.900,- 100hk
7.05 WACi fra 579.900,- 150hk
7.45 WACi fra 699.900,- 200hk

Direktelevering: Vi leverer båt inkludert ønsket utstyr og tjenester direkte til din hjemmehavn. Ta kontakt for et spesifisert tilbud. Kun 4-8 ukers leveringstid.

Lengde 692cm 23ft Bredde 265cm Kjøl 83cm Vekt 1750kg









OCQUETEAU er 100% produsert i Frankrike vha. infusjonsteknikk, den dyreste produksjonsmetoden for maksimal styrke og kvalitet

Nyhet



OCQUETEAU 700 OSTREA

Pris kr. 579.900,- m. Nanni 150

En fantastisk fiske- og arbeidsbåt med stor uteplass rundt hele det midtmonterte styrehuset med skyvedører på begge sider. Samme velprøvde motor og skrog som 7.05 modellen. Selvsagt med rett aksel og ror som gjør dette til den perfekte kystfiskebåt enten det gjelder garn og teiner eller sportsfiske med stang.

toppfritid
www.toppfritid.no

- Båt og motor
- Båtutstyr
- Hytteutstyr
- Fiskeutstyr
- Atv & Mc
- Tilhenger

TOPP FRITID, Alb. Moeskausv. 68, 1711 SARPSBORG
Tel: 90668280 Mail: post@toppfritid.no
www.toppfritid.no / www.ocqueteau.no

RSMAGASINET

UTGIVER:
Redningsselskapet
Drammensveien 288
Postboks 103, 1325 Lysaker
E: post@rs.no
T: 06757
NO 954 360 709 MVA

ANSVARLIG REDAKTØR:
Frode Pedersen
E: frodep@rs.no
T: 907 22 391

REDAKSJONEN:
Tanja Krangnes, journalist
E: tanjak@rs.no
T: 907 37 421
Eli Strand, journalist
E: eli.strand@rs.no
T: 905 30 485
Leif Magnar Øveraas
E: leif@rs.no
T: 920 57 744
Sofi Lundin, journalist

KOMMUNIKASJONS- OG MARKEDSSJEF:
Erik Giercksky
E: erikg@rs.no
T: 996 47 455

ART DIRECTOR:
André Van Ingelgem,
Leonberg Reklamebyrå

TRYKK/FERDIGGJØRING:
Vestjysk Rotation AS
ISSN 1894-1982

UTSENDELSE:
Bladet sendes Redningsselskapets medlemmer, kunder i Redningsselskapets småbåtregister og faste støttespillere.
Opplag: 170 000
Pris løssalg: 69 kr

FORSIDEBILDE:
Foto: Frode Pedersen

ANNONSER:
Salgs Forum AS
Augelandsmyrå 2, 4016 Stavanger
T: 51 31 57 00 / F: 51 31 57 01
E: post@salgs-forum.no

MEDIEPLAN 2013:

Nr	Materiellfrist	Utgivelsesdato
4	06.11	02.12

WWW.RS.NO

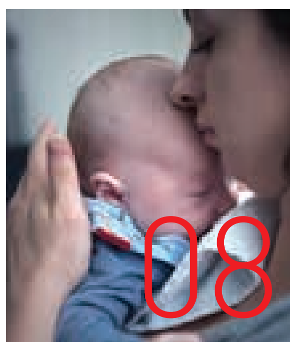






Innhold

S/08 LIAM TOK NORGE MED STORM **S/16** HEKTISK SOMMER: 5726 MENNESKER FIKK HJELP **S/30** ÅTTE ULIKE YRKER - ÉN OG SAMME LIDENSKAP **S/48** NÅR FRITIDSBÅTER BLIR REDNINGSSKØYTER **S/56** PORTRETTET: HELLER REDNINGSSKØYTE ENN BAUTA **S/73** HAVETS HELTER: HVA KOSTER DENNE MANNEN? **S/78** TEMA: TIDEN SEILER ALDRI SIN EGEN SJØ **S/82** SIKKERHETSKURS SKAPER DEBATT **S/100** 20 FRISKE MILLIONER FRA REGJERINGEN **S/102** BEST MED REDNINGSVEST **S/104** SMÅSTOFF **S/106** REDNINGSSELSKAPETS FØRSTE LÆRLINGER **S/107** NYE SKØYTEDONASJONER







Faste spalter

S/07 LEDER **S/26** GENERALSEKRETÆR RIKKE LIND **S/42 OG 90** BÅTNYTT **S/70** KJETIL ØSTLI – OSEANFØLELSEN **S/94** PÅ BRYGGEKANTEN **S/96** PRAKTISK **S/98** NYTTIGE DINGSER **S/101** KRONIKK

Våre samarbeidspartnere





FRODE PEDERSEN
ANSVARLIG REDAKTØR
frodep@rs.no

DRØMMESOMMER

Det er mange år siden jeg har sett så mange båter på sjøen som denne sommeren. At solen igjen smiler til båtfolket, er viktig. Jeg siterer gjerne mine venner Karin Muri og Bjørn Thunæs – begge ihuga båtfolk gjennom mange år. Vi møttes på Koster, slik vi har gjort det de siste 10-15 årene. De med båten full av sommerglade barn, som hadde smilene pyntet med store softis-barter. Vi priset været, båtfolk liker seg jo best når solen skinner. Eller for å si det litt annerledes; alt blir så mye lettere når solen skinner. Verden blir liksom så uendelig mye større når lys og varme fyller rommet rundt oss og himmelen over oss.

Karin innrømmet det mer enn gjerne. Hadde det kommet en sommer til med så mye regn og uberegnelige vinder som i de foregående, ja så hadde båten røket til fordel for noe på land. Kanskje på et sted med større solgaranti? Men så kom altså denne sommeren. Uthavnene speilet seg i blågrønt klart vann. Og med gradestokken som hele tiden svingte seg over 20 tallet, ble båtsalget raskt et ikke-tema hos Karin og Bjørn. Om natten spratt morilden rundt som fyrverkeri og gjorde kveldene romantisk vakre.

Jeg vet at jeg nå snakker på vegne av dem som mange kaller «sytpeisan sørpå». Båtfolket på Vestlandet og nordover er blant de mer robuste båtbrukerne. De har lært seg å leve med det været som kommer. Båtene der er også tilpasset værtyper som skifter med vindene. Kanskje har vi andre noe å lære av dette.

At troen på båtlivet nå er tilbake, skal vi holde på. Det er viktig for en sterkt konjunkturutsatt båtbransje, og det er viktig for alle dem som prøver å gjøre det mer levelig i havnene vi besøker som gjester.

At vi i Redningsselskapet får mer å gjøre, er bare positivt. I sommer har vi hjulpet 5726 personer i fritidsbåt fra mai og ut august. Økningen i antall oppdrag på deler av kysten skyldes ikke at folk slurver med vedlikeholdet. Det handler nok mer om at mange igjen pusser rust av både seg selv og båten, og da kan det skje uforutsette ting.

Denne sommeren har vi hatt få alvorlige ulykker. Den ene store i Kragerø, hvor to personer døde, og to ble skadet, minnet oss igjen om noen grep for å ta vare på egen sikkerhet. Punkt nummer én er vest, for at du skal holde deg flytende når du faller i vannet, og for at redningsmannskapene lettere skal finne deg. Punkt to: Det er veldig viktig å følge reglene om lanterneføring når du navigerer om natten. Det selvfølgelige tredje punktet er å avpasse farten etter de omgivelsene man ferdes i.

Det er kanskje en illusjon å tro at man skal klare en nullvisjon for ulykker og hendelser på sjøen, men vi kan fortsatt bli flinkere til å ta grep for å minske de mer alvorlige hendelsene. Ikke minst er dette viktig å tenke på når vi nå går inn i den mørkere årstiden.

Redningsselskapet er i førstelinje når det gjelder å sikre beredskapen langs norskekysten. I år har veldig mange valgt å støtte oss i dette arbeidet. Bare siden i fjor sommer har vi fått 11 000 flere medlemmer. Vi har døpt tre nybygde skøyter, og i sommer har tre donatorer valgt å støtte oss med hver sin nye redningsskøyte. Disse vil bli ferdige i løpet av 2014 og 2015. Bare dager før vi gikk i trykken, bestemte Hans Herman Horn seg for å gi midler til sin tredje redningsskøyte.

Neste år feirer Det Norske Veritas 150 år. De ønsker å markere dette med å fullfinansiere en ny skøyte som skal ha stabelavløpning når jubileumsfesten starter i juni neste år.

I mai fikk vi beskjed om at søskenparet Gunvor og Tore Ulstein og Ulsteingruppen valgte å hedre sin far Idar Ulstein med en redningsskøyte i stedet for en bauta. Gaven på 20 millioner skal nå brukes til å utvikle en helt nye type redningsskøyte i 20-metersklassen. Navnet blir RS «Idar Ulstein».

At det er tverrpolitisk enighet om å støtte Redningsselskapets arbeid, ble understreket av at den rødgrønne Regjeringen valgte å plusse på våre bevilgninger med 20 millioner bare tre dager før valget.

Også for Redningsselskapet har dette blitt en drømmesommer.



Tok Norge med storm

I mai kom en gutt til verden om bord på RS «Stormbull» i Lofoten. Medieoppstyret rundt saken forbauset familien. Å føde om bord var ingen sak for Andrea. Nå får gutten navn etter redningsskøyta.

TEKST & FOTO *Sofi Lundin*



RS «Stormbull» bryter seg gjennom de meterhøye bølgene på sin vei over sjøen. I førersetet sitter skipsfører Glenn Pettersen med blikket festet mot horisonten.

– Der ser du Skrova, sier Glenn og peker på en prikk som så vidt er synlig bak bølgene. Måkene skriker, og skyene henger tunge over brygga der vi fortøyer båten. Det nordnorske idylliske landskapet, med små pittoreske trehus på brungrå klipper, er som et perfekt eksponert fotografi.

Det er to og en halv måned siden Glenn og mannskapet kom i lynfart til den lille øya Skrova. Da sto en fødende kvinne på brygga, sammen med en nervøs familiefar som gledet seg til å bli pappa igjen. Nå er vi her på nytt, for å møte det lille vidunderet som ble født om bord i redningsskøyta, og som ble mediekjendis over en natt.

INGEN MEDIESAK

Et steinkast fra brygga, i et moderne innredet trehus, ligger lille Liam i fanget til mamma Andrea. Storesøster Noa (3) er opptatt med lekene sine på gulvet og kommer bort nå og da for å stryke lillebror over hodet.

Den siste tiden har livet dreiet seg om familiens nyeste medlem, som tok Norge med storm da han ble født om bord i RS «Stormbull» en sen kveld i mai.

– Alt gikk så fort. Jeg var hjemme da smertene kom og ringte etter redningsskøyta som var raskt på plass. Noen øyeblikk senere var vi på fastlandet, der en jordmor ventet. Jeg var så langt på vei at det ville vært nytteløst å prøve å rekke til sykehuset. Redningsskøyta ble redningen, sier Andrea og forteller at alt gikk veldig fint.

– Redningsskøyta er godt utstyrt, og jeg fikk en seng i en avskjermet del av båten. Jeg må innrømme at jeg ikke tenkte så mye. Der og da ville jeg bare få det gjort. Etter noen minutter var Liam her, og ikke lenge etter begynte journalistene å ringe.



– Etter alt som har skjedd, føles det naturlig at han blir oppkalt etter redningsskøyta.

– For oss var dette ingen nyhetssak. Det var ikke noe rart med å føde om bord i det hele tatt, sier Andrea.

TRE UVANLIGE FØDSLER

Både Johan og Andrea er enige om at fødselen i RS «Stormbull» er den minst kompliserte så langt.

– Dette er ingenting mot hva vi har opplevd før. Det var langt verre med de andre barna våre, sier Johan og kaster et blikk bort mot Noa, som er dypt nede i lekeboksen.

– Da vår eldste, Emanuel (4), kom til verden, måtte vi ta både redningsskøyta, ambulanse, taxi og fly før vi endelig kom til sykehuset i Bodø.

Fødselen til datteren Noa var ikke mindre komplisert.

– Noa ble født på feil sted til feil tid, nemlig i Sverige på julaften, sier Johan.

Han forteller at siden både han og Andrea er svenske statsborgere, men bor i Norge, ble fødselen begynnelsen på en lang byråkratisk kamp.

– Blir man født i Sverige, men har foreldre som er bosatt i Norge, blir barnet norsk, i følge svensk lov. I Norge regnes man som svensk hvis man har svenske foreldre. Noa fikk verken svensk eller norsk personnummer. Vi holdt på i over et år før ting endelig løste seg. Rart at det skal være så vanskelig.

– Helt otroligt! Man skulle kunna säga at Noa blev helt identitetslös. Jag menar, det är ju inte Afghanistan vi bor i, sier han på kav skånsk og ler.

FRA MALMØ TIL SKROVA

Det er over 15 år siden Johan satte sin fot på Skrova første gangen. Bestefaren var tyskfødt og bosatt på Skrova. Johan, som er født og oppvokst i Skåne, forlot Sør-Sverige og flyttet inn i besteforeldrenes trehus.

Kontrasten mellom Sveriges tredje største by Malmø og Skrova med rundt 230 innbyggere ble en heftig opplevelse for tenåringen, som snart forlot øya for å prøve livet i Svolvær. Men det tok ikke lang tid før han savnet de rolige omgivelsene på øya og nærheten til naturen. Etter tre år var han tilbake igjen og har bodd her siden.



Kontrasten mellom Sveriges tredje største by Malmø og Skrova med rundt 230 innbyggere ble en heftig opplevelse.

«HELT OTROLIGT! MAN SKULLE KUNNA SÄGA AT NOA BLEV HELT IDENTITETSLÖS. JAG MENAR, DET ÄR JU INTE AFGHANISTAN VI BOR I!»

– FEIL STED

Andrea, som opprinnelig kommer fra Västerås, trodde hun var kommet feil idet hun satte foten på Skrova for første gang.

– Som så mange andre svensker, kom jeg til Norge med planer om å jobbe her en periode. Jeg kunne aldri forestille meg at plassen var så bitteliten og at Skrova skulle bli mitt hjem permanent, forteller Andrea, som synes de første to årene var en stor utfordring.

Skrova er et minisamfunn med én kafé og én butikk. Det er vanskelig å ta seg til og fra øya, siden det ikke er hyppig fergetrafikk. Alle kjenner alle, og kaffekokeren hos familien Knutsen står alltid på, i tilfelle noen banker på døra.

DRIVER EGET

Da Andrea traff Johan, ble det annerledes. Nå har familien tre barn, trives veldig godt og har ingen planer om å flytte. I dag jobber Andrea på lakseslakteri, og Johan har drevet sitt eget mekaniske verksted i tolv år.

– Det er vel ingen som har fått med seg at jeg er firmaeier. Ifølge media er jeg ambulansesjåfør, og det stemmer ikke helt. Jeg rykker av og til inn som bårebilsjåfør når det trengs, men det er verkstedet som er mitt levebrød, sier han.

STORM BLIR HISTORIE

Borte i sofakroken har Liam akkurat våknet. Andrea legger ham til rette i fanget og mater den rolige gutten, som knapt gir en lyd fra seg. Navnet Liam var bestemt lenge før fødselen, men foreldrene ønsket ett navn til. I forbindelse med at familien var med på Redningsselskapets Sankthans-program på TV2, ble guttens mellomnavn avslørt. ▶▶



Vidunder: Nå er mannskapet på Skrova igjen, for å møte det lille vidundret som ble mediekjendis over en natt. Lille Liam har fått en spesiell plass i skipperens hjerte.

– Han skal hete Liam Storm. Etter alt som har skjedd, føles det veldig naturlig at han blir oppkalt etter redningsskøyta. Det er over 50 år siden noen ble født om bord i en redningsskøyte sist, så dette er historie. Vi var tross alt heldige med navnet, for redningsskøytene heter jo mye rart, sier Johan og ler.

MEDIEKJØR

Andra er nysgjerrig på hva sønnen hennes vil si når han ser alle avisutklippene og TV-opptakene.

– Det har vært både en slitsom og spennende reise. Vi ble oppgitt av alle mediene som kontaktet oss, samtidig som det var litt stas at Liam fikk så mye oppmerksomhet. Nå gleder jeg meg til å samle alle artiklene og vise dem til ham, når han blir gammel nok.

MANNSKAPET PÅ DÅP

Foreldrene ser frem til dåpen den 24. november.

– Vi har selvfølgelig tenkt å invitere mannskapet. Det føles veldig naturlig, sier Johan.

Andrea legger Liam i vogna, og Noa tar på seg skoene sine for å bli med ut på tur. Emanuel har feber i dag og er ikke i form til å bli med ut. Det begynner å bli sent, men den nordnorske sommerkvelden er lys.

Et par minutter fra huset ligger RS «Stormbull». Glenn Pettersen, som var med under hele fødselen, kommer løpende ut på brygga med åpne armer. Det er ikke vanskelig å se at Liam Storm Knutsen har en spesiell plass i skipperens hjerte. ■ ■

50 ÅR SIDEN SIST

DET ER IKKE FØRSTE GANG DET ER FØDSEL PÅ EI REDNINGSSKØYTE:



Den 11. mars 1953 gikk RS «Andreas Aarø» fra Sørvågen til Gravdal sykehus med en kvinne som skulle føde. Barnet ble imidlertid født før ankomsten til sykehuset, og alt gikk vel.

Rundt juletider 1959 skjedde det igjen. RS «Haakon VII» fikk i oppdrag å frakte en fødende kvinne til Hammerfest sykehus. Jordmor og sykepleier var med, og omtrent halvveis ble kvinnen mor til en gutt.

Tre år senere, i januar 1962, ble det født en pike om bord på RS «Skomvær II» på Finnmarkskysten. Hun ble oppkalt etter daværende skøytefører Tore Gustad og fikk navnet Torill.

RS «Olav Ringdal» (bygget i 1952). Et barn blir født om bord, men her er årstallet usikkert.

5726

MENNESKER I FRITIDSBÅT FIKK HJELP AV REDNINGSSKØYTENE I SOMMER →→

SOL OG VARME I SØR, OG ETTER HVERT I NORD, FIKK MANGE FRITIDSBÅTEIERE UT PÅ SJØEN. FRA MAI OG UT AUGUST HJALP REDNINGSSKØYTENE VÅRE 344 FLERE FRITIDSBÅTER ENN I FJOR.

TEKST: *Tanja Krangnes*

FOTO: *Anders Ødman fra RS «Horn Flyer»*



5726 MENNESKER I TILSAMMEN 2513 FRITIDSBÅTER FIKK HJELP FRA 1. MAI TIL 31. AUGUST 2013

195
GRUNNSTØTINGER

1277
FRAMDRIFTSHAVARIER

103
LEKKASJER

13
BRANNSLUKKINGER

1404
SLEP

420
DYKKEROPPDRAG

Kragerø



TO OMKOM I BÅTKOLLISJON

Redningsskøytene «Askerbæringen» og «Uni Kragerø» deltok i søket etter en kvinne og en mann som var savnet etter en båtkollisjon i sommer.

Ordfører Kåre Preben Hegland og rådmann Ole Magnus Stensrud rettet en spesiell takk til Redningsselskapet etterpå, og oppfordret både fastboende og sommergjester til å bli medlemmer.

– Vi er umåtelig fornøyd med at vi har en skøyte i Kragerø, som for øvrig er bemannet med frivillig mannskap, sier de to.

Lofoten



ALDRI VÆRT UTE I DÅRLIGERE VÆR

Et helikopter, tre fiskebåter og redningsskøyta «Stormbull» var med i aksjonen der fem personer i en seilbåt ble reddet i sterk storm utenfor Lofoten 31. juli.

– Det var det verste været jeg har vært ute i på ei redningsskøyte, sier skipsfører Rune Pedersen på RS «Stormbull».

– Takket være «Hanna W» ble disse fem personene reddet. Vi hjalp dem til kai med en sleper akter på båten, sier Pedersen.

Nyksund



REDDET TO PERSONER FRA KULLSEILT FÆRING

Redningsselskapets ambulansebåt «Eyr Bremstein» reddet to personer opp av vannet etter at de hadde kullseilet med en færing sørvest for Vega i midten av juli. RS «Uni Helgeland» berget båten.

Stavern



SILJE (16) REDDET FRA SKJÆR

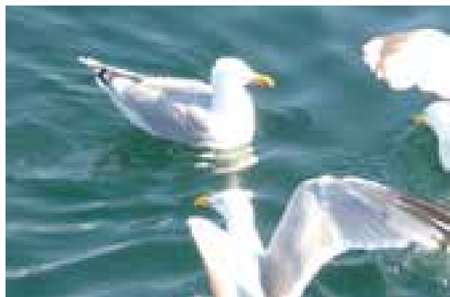
– Jeg var så glad da Redningsselskapet kom, for da slapp jeg å hoppe ut i vannet, sier 15 år gamle Silje, som falt ut av båten og ble skylt opp på et skjær etter en motorstopp.

– Det var ganske skummelt å stå der alene, men vennene mine klarte ikke å komme inn med båten på grunn av bølgene. De prøvde i over to timer, sier Silje.

Da RS «Askerbæringen» kom på plass, hadde kompisene til Silje fått hjelp og ble slept av en større båt.

– Det var redningsvesten som reddet henne. Det ble en lykkelig slutt på noe som kunne gått fryktelig galt, sier Brynjar Ottesen på RS «Askerbæringen».

Andenes



MÅKEHJELP

Det er ikke bare mennesker som får hjelp. I juli ga mannskapet på redningsskøyta «Dagfinn Paust» i Andenes førstehjelp en måke som satt fast i en fiskekrok.

– Etter litt diskusjon med pasienten, ble vi enige om å foreta inngrepet uten anestesi. Det ble litt sure miner, men med et fast grep fra alle parter, kunne måken takke for behandlingen og ta til vingene, forteller redningsmennene.

Florø



REDNINGSSKØYTA REDDET FERIEN

Da Charlotte Bjørvik Bratberg og mannskapet hennes på seilbåten «Villa Vilja» mistet propellen nord for Bergen, var redningsskøyta «Halfdan Grieg» god å ha.

– Vi fikk kjempeservice av et utrolig hyggelig mannskap. Vi ble også bedt ned til skøyta på omvisning mens vi ventet på å få reservedeler fra Ålesund, forteller Charlotte, som kunne seile hjem til Tromsø med ny propell på plass.

Mjøsa



SKULLE SVØMME TIL HAMAR

En beruset mann i våtdrakt ble tatt om bord i redningsskøyta «Mjøsvekteren» etter at han la på svøm fra Totenvika i retning Hamar en sen julinatt. Redningsskøyta fant ham tre kilometer fra land etter en times søk.

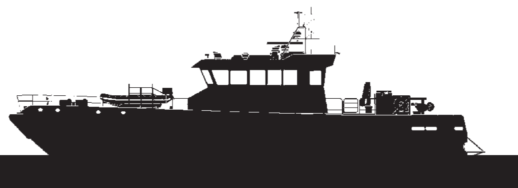
Vesterålen



TYSKE KAJAKKPADLERE I UVÆR

I juli fikk fire skremte og søkkvåte kajakkpadlere hjelp av redningsskøyta «Knut Hoem» utenfor Nyksund i liten kuling og høye bølger.

– Den ene kajakken, som det var to personer i, var full av sjø etter å ha vært rundt, og de klarte ikke å lense den for vann. De to andre kajakkpadlerne holdt den stabil til vi kom, sier styrmann Eirik Jonsen.



Hvaler



SKADD KAJAKKPADLER FIKK FØRSTEHJELP

En skadd og nedkjølt kajakkpadler fikk hjelp av RS «Horn Flyer» før hun ble evakuert av helikopter utenfor Asmaløy. Mannskapet ga kvinnen oksygen og behandlet henne for nedkjøling.

– Mannen som var sammen med henne var veldig lettet da vi kom. Han sa at han var svært takknemlig for at vi var så kjapt på plass, sier skipsfører Johan Leandersson.

Kristiansand



VINTERDEKK I PROPELLEN

I fjor var et partytelt det rareste som ble fjernet fra en båtpropell. I sommer fant mannskapet på Kaptein Egil J. Nygård i Kristiansand et bildekk på en propell, og har for første gang vært med på «dekkskifte» på en båt!

Kristiansund



GRUNNSTØTING I MØRKET

Redningsskøyta «Erik Bye» hjalp til på en av sommerens 160 grunnberøringer med fritidsbåt. Statens kartverk antar at rundt 35 000 grunner og skjær ikke er merket av på dagens sjøkart.

Stavern



KATTUNGEN ASKERBÆRTA FIKK NYTT HJEM

Våre redningsmenn tar seg av alle som er i nød. Dette er kattungen Askerbærta, som ble funnet på et lager i Stavern. Den fikk bo sammen med mannskapet på RS «Askerbæringen» til den fikk seg et nytt hjem i Foldvik familiepark etter noen dager.

Moss



NYSTARTET UNG-LAG HJALP REDNINGSSKØYTA

Redningsskøyta «Bergesen d.y» fikk hjelp av det nystartede Ung-laget i Moss da de skulle heve en båt i Årefjorden. Ung-båten ble brukt til å holde havaristen flytende i baugen, mens «Bergesen d.y» hevet den med krana. RS «Sundt» hjalp til med lensing av båten. Bra jobba av ungdommene!

Tønsberg



SKUDDRAMA OM BORD I BÅT

I begynnelsen av juni ble en person kritisk skadet etter skuddløsning på en båt i Tønsbergfjorden.

– Politiet ga beskjed om at vi måtte holde oss litt på avstand, siden de hadde begrenset informasjon om situasjonen, forteller bestmann Per-Børre Kiserud på RS «Sjømann», som etter hvert slepte båten til land.

RS «BERGESEN D.Y.» I INDRE OSLOFJORD

TUR/RETUR

FRA MAI TIL AUGUST HADDE MANNSKAPET PÅ RS «BERGESEN D.Y.» 333 OPPDRAG. DET ER EN ØKNING PÅ 40 PROSENT FRA I FJOR. UTSEILT DISTANSE TILSVARER EN TUR MED REDNINGSSKØYTA FRA OSLO TIL NEW YORK OG TILBAKE IGJEN.

TEKST OG FOTO: *Tanja Krangnes*

NEW YORK

NOEN DAGER HAR VI HATT GODT OVER 10 OPPDRAG OG KJØRT MER ENN 200 NAUTISKE MIL.

Det er siste dag før mannskapsbytte. Pål Abrahamsen, Rani Axelson Skoubo og Thomas Knudsen er på vei ut Oslofjorden med Dagsrevyen og generalsekretær Rikke Lind om bord. Den tragiske båtulykken i Kragerø der to omkom, har brakt spørsmålet om redningsvestpåbud på dagsorden igjen. NRK vil vite hva Redningsselskapet og båtfolk de treffer på fjorden mener.

– Vi har sett eksempler på hvor vanskelig det er å finne en person som ligger i vannflaten, spesielt i dårlig sikt. Vesten, som har en fluoriserende farge, gjør det mye lettere, sier skipsfører Abrahamsen.

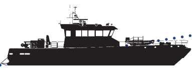
– Vest redder liv, og når du er i en åpen fritidsbåt i fart og om en ulykke skulle inntreffe, er det helt avgjørende at du har vest på, føyer Lind til.

De to skiftene på RS «Bergesen d.y.» har vært forskånet for alvorlige hendelser i sommer, og konkluderer med at båtfolk flest er flinke. De 120 oppdragene som dette skiftet har hatt i løpet av sine 28 dager om bord har dreid seg om grunnberøringer, motorstopp og tau og annet i pro-pellen.

– Vi har hatt godt over 30 dykk, forteller Abrahamsen og legger til at redningsskøyta har hatt godt over 10 oppdrag enkelte dager og kjørt over 200 nautiske mil på en dag.

OSLO-NEW YORK

OSLO





SOMMERENS OPPDRAG FOR RS «BERGESEN D.Y.»

333 OPPDRAG FORDELT PÅ:

293 fritidsbåter, hvorav 186 var Totalmedlemmer
3 fiskebåter som fikk dykker- og/eller slepehjelp
1 lastebåt som trengte hjelp av dykker
3 passasjerbåter som fikk dykker- og/eller slepehjelp

FRITIDSBÅTENE FIKK BLANT ANNET ASSISTANSE MED:

132 slep
87 dykkeoppdrag
110 fremdriftshavarier
13 grunnberøringer
2 brannslukkinger
12 lekkasjer

PERSONER SOM FIKK HJELP

643

RIKKE LIND, GENERALSEKRETÆR

FOR ET ÅR DET HAR VÆRT!



La oss glede oss med båtfolket, som på nytt har funnet tilbake til sjøen etter noen vind- og regnfulle sommere.

Vi i Redningsselskapet ser det på egen aktivitet – i mange kystområder har våre mannskaper hatt gleden av å hjelpe flere enn noen gang. Å trygge sjøen for medlemmer og andre sjøfarende, er kjernen i alt vi driver med.

Jeg har nå sittet ved roret i Redningsselskapet i ett år. Et fantastisk begivenhetsrikt og lærerikt år. Det har skjedd så mye både med organisasjon og mennesker knyttet til RS. Jeg har fått lov å bli kjent med landets dyktigste fagfolk når det gjelder sikkerhet og beredskap til sjøs. Vi har omstilt oss, og all omstilling koster. Mange kolleger med arbeidsoppgaver på land, har forlatt Redningsselskapet det siste året.

Det å miste kapasitet og fagkompetanse er aldri greit, men det kan også gi plass til nye tanker og ny kompetanse, og vi har fått en økonomi i balanse.

Jeg er glad for at jeg har en faglig sterk og dyktig ledergruppe å støtte meg til. Siste mann om bord er maritim direktør Odd Arne Haueng. Han har mangesidig maritim erfaring fra både sivil og militær skipsfart. Den kompetansen vil gi oss nye impulser på hvordan flåten vår i fremtiden i best mulig grad kan tilpasses nye behov og gi tilfredsstillende beredskap, både for fritidsbåtflåten og yrkesflåten.

Redningsselskapet satser på økt frivillighet. Ansvaret for dette arbeidet er det mange som er involvert i, og vi har en egen frivillighetsavdeling. Den ledes av Bente Asphaug. Vi har 19 skøyter bemannet med frivillige. De fortjener en særlig takk for at de er med på å trygge norske farvann. De har vakt hele døgnet. Når det trengs, står de opp midt på natta, hopper i klærne og hjelper folk på sjøen. Vi ser for oss 1000 nye frivillige og flere nye skøyter egnet for frivillige mannskaper. Fyrtårn, Ung-lag og sommerpatrulje er også nye aktiviteter for frivillige.

Det er krevende å skaffe midler til nye båter og til å drifte dem. Uniformer, vedlikehold av båt og motor, bunkers, ja, til og med et tak over hodet når man ikke er om bord i skøyta, er utgifter som må dekkes inn. Det er også viktig å kunne kommunisere på en profesjonell og ryddig måte. Erik Giercksky, som kom fra Flyktningehjelpen i februar, har ansvaret for den nye Kommunikasjons- og markedsavdelingen. Synliggjøring og å skaffe inntekter er viktige oppgaver i avdelingen.

Økonomisjef Per Volden sikrer oss oversikt over inntekter og utgifter og sørger for en streng kostnadskontroll. Korrekt økonomisk rapportering er avgjørende for den tilliten bidragsytere, medlemmer og offentlige myndigheter skal ha til oss. Han har også ansvar for HR.

Det blir vanskelig å nevne alt det nye vi har gjennomført det siste året, og antallet medlemmer har økt. Vi har nå over 65 000 totalmedlemmer! Antallet oppdrag har også økt i sommer. I de delene av landet som har den største tettheten av fritidsbåter i sommerhalvåret, Oslofjorden og ned til Kristiansand, har vi hatt en tilnærmet dobling i antallet oppdrag under deler av sommeren. Det er viktig at båtfolket ser nytten av det arbeidet vi gjør. Det skal også følge oss i våre satsinger fremover.

Vi skal skaffe kapital for å nå målet om fem nye skøyter innen 2016. Og vi er allerede på god vei. Ulstein-gruppen valgte å gi oss 20 millioner til en ny 20-meters skøyte i begynnelsen av juni. Bare en måned etterpå fikk vi en meget hyggelig melding fra Det Norske Veritas: De ønsket å markere sitt 150-årsjubileum til neste år med å fullfinansiere en ny redningsskøyte til 10 millioner kroner.

Kort tid før RS-Magasinet gikk i trykken, underrettet Hans Herman Horn oss om at han stiller midler til disposisjon for sin tredje redningsskøyte.

Vi har fått ny president. Representantskapet valgte Nicolai Jarlsby, som har lang fartstid i Sentralstyret og bred erfaring fra næringslivet. Sammen med de fire avdelingslederne skal jeg ta med meg alt det gode arbeidet som er gjort, og bruke høsten til å utvikle Redningsselskapet videre. Her er kontakten med dere medlemmer viktig, og i den kontakten skal vi bruke alle tilgjengelige kanaler, også de nye sosiale kanalene.

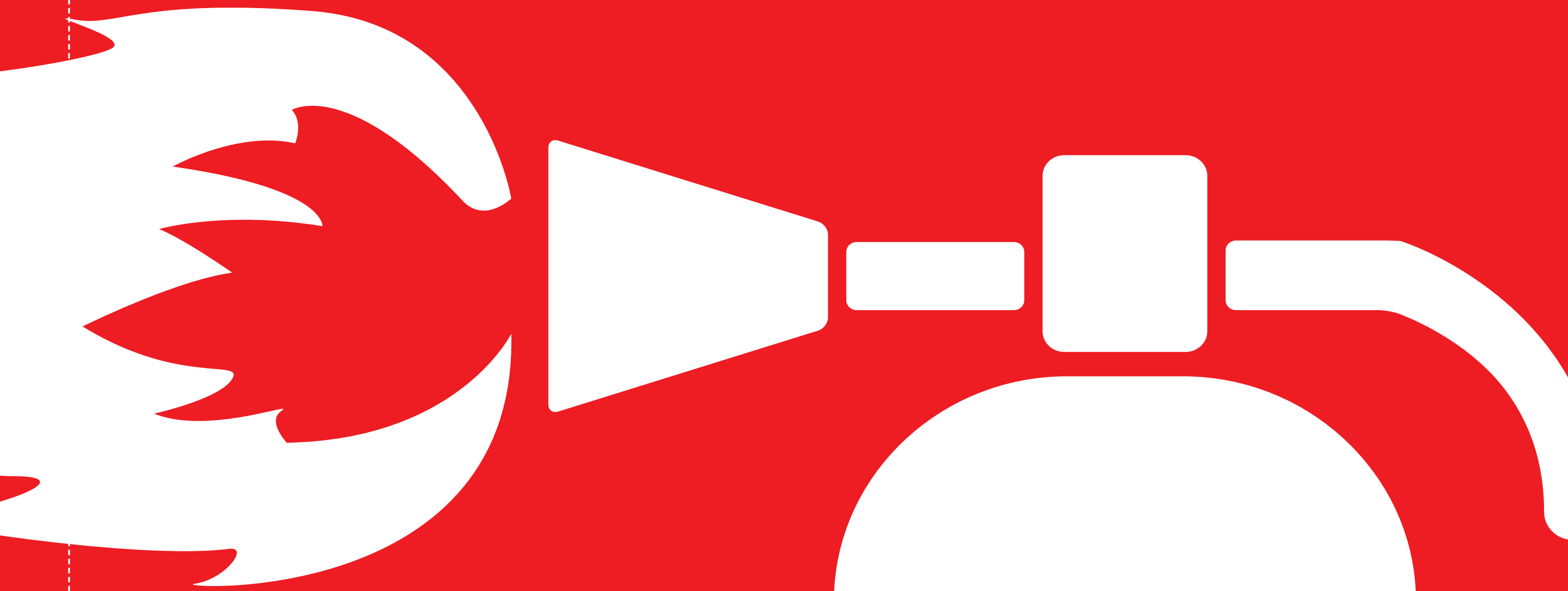
Ta gjerne kontakt både hvis du er fornøyd eller ikke er det. Jeg gleder meg til høstens arbeid!

Ha en fin høst :-)

Rikke Lind
facebook.com/rikkelind
twitter.com/rs_rikke



Ledergruppen – fra venstre: Odd Arne Haueng, maritim direktør.
Erik Giercksky, leder kommunikasjons- og markedsavdelingen.
Bente Asphaug, leder frivillighetsavdelingen.
Per Volden, økonomi- og HR-leder.
Rikke Lind, generalsekretær.



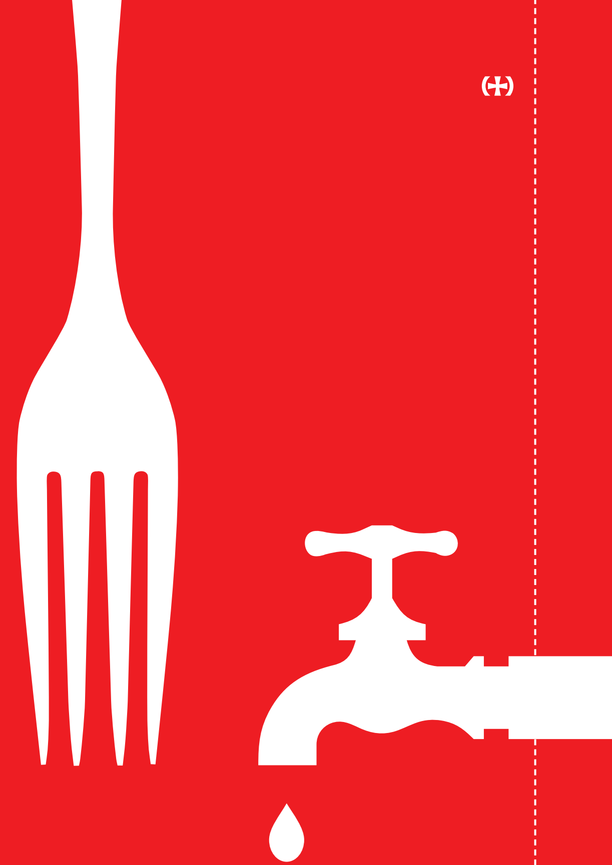
/08 ULIKE YRKER

ÉN OG SAMME LIDENSKAP

RS(+)

TEKST & FOTO *Sofi Lundin*

19 REDNINGSSKØYTER, FRA MANDAL I SØR TIL ALTA I NORD, ER BEMANNET AV 1000 FRIVILLIGE. TIL DAGLIG JOBBER DE I ULIKE YRKER OG BRUKER HVERT ÅR TIL SAMMEN OVER 140 000 TIMER AV FRITIDA SI PÅ Å TRYGGE KYSTEN VÅR. HER MØTER DU ÅTTE AV DEM.




/01
LOKOMOTIV-
FØRER
ERIK NYLENNA


/02
FENGSELS-
BETJENT
STINE TVEIT


/03
BRANNMANN
TRULS FLAVÉ


/04
SYKEPLEIER
LILLIAN
HAUGSTAD


/05
KOKK
JEANETTE MATHISEN


/06
RØRLEGGER
ESPEN
JOHANNESSEN


/07
LIVREDDER
LASSE BRUNBORG


/08
FORSKNINGS-
TEKNIKER
TOMAS SØRLIE

/01

LOKOMOTIVFØRER
ERIK NYLENNA





ALDER:	37
YRKE:	LOKOMOTIVFØRER
BASE:	OSLO
STILLING:	BÅTFØRER
FARTSTID:	5 ÅR

HVORFOR ER DU FRIVILLIG I REDNINGSSELSKAPET?

– Jeg har hatt båt siden jeg var sju år og kjenner Oslofjorden veldig godt. Sjøliv er en stor del av livet mitt, og jeg har alltid likt å hjelpe folk. Den gleden som folk viser når du kommer på plass for å hjelpe, er verdt alt.

/02

FENGSELSBETJENT

STINE TVEIT





ALDER:	35
YRKE:	FENGSELSBETJENT
BASE:	KRISTIANSAND
STILLING:	MATROS
FARTSTID:	2 ÅR

HVORFOR ER DU FRIVILLIG I REDNINGSSELSKAPET?

– Jeg var på utkikk etter et frivillig arbeid som jeg føler at jeg kan utvikle meg selv i. Jeg elsker å være på sjøen, og denne jobben gir meg mulighet til å være på sjøen hele året, ikke bare om sommeren. Før jeg begynte, hørte jeg at det var et veldig godt miljø i Redningsselskapet, og det har jeg fått erfare er sant. Det er veldig gøy å få være en del av det.

/03

BRANNMANN
TRULS FLAVÉ





ALDER:	25
YRKE:	BRANNMANN
BASE:	ØSTFOLD SJØREDNINGS-KORPS
STILLING:	MATROS
FARTSTID:	2 ÅR

HVORFOR ER DU FRIVILLIG I REDNINGSSELSKAPET?

– Det var nok en kombinasjon mellom at jeg alltid har bodd ved sjøen og at jeg synes det er meningsfullt å gjøre noe samfunnsnyttig. Siden jeg er utdannet brannmann, føler jeg at jeg har mange kvaliteter og kunnskaper som jeg får bruk for på redningsskøyta.



/04

SYKEPLEIER
LILLIAN HAUGSTAD





ALDER:	33
YRKE:	SYKEPLEIER
BASE:	BERGEN
STILLING:	MATROS
FARTSTID:	12 ÅR

HVORFOR ER DU FRIVILLIG I REDNINGSSELSKAPET?

– Frivillig arbeid har vært en del av livet mitt i mange år. Jeg har vært engasjert i flere organisasjoner tidligere, og grunnen til at jeg begynte i RS var at jeg har et sterkt forhold til sjøen og liker meg veldig godt der. Etterhvert har jeg satt veldig stor pris på det gode felleskapet vi har i Bergen. Vi har det moro sammen, og det er viktig for å kunne gjøre en god jobb.

/05

KOKK
JEANETTE MATHISEN





ALDER:	25
YRKE:	KOKK
BASE:	OSLO
STILLING:	MATROS
FARTSTID:	VÆRT MED SIDEN JANUAR 2013

HVORFOR ER DU FRIVILLIG I REDNINGSSELSKAPET?

– Jeg husker Redningsselskapet helt fra jeg var barn, og har vokst opp med å se den gode jobben selskapet gjør. Jeg brenner for å hjelpe andre. Rollen som frivillig matros er både en utfordrende og sosial jobb, som gir meg mye energi i hverdagen.

/06

RØRLEGGER
ESPEN JOHANNESSEN





ALDER:	32
YRKE:	RØRLEGGER
BASE:	KRISTIANSAND
STILLING:	MATROS
FARTSTID:	VÆRT MED SIDEN JANUAR 2013

HVORFOR ER DU FRIVILLIG I REDNINGSSELSKAPET?

– Dette er noe jeg har tenkt på i mange år, men jeg har vært låst av tidsklemmer og ikke hatt muligheten til å engasjere meg. Jeg har hatt båt siden jeg var 12 år, og sjøen har alltid vært naturlig for meg. Jeg hadde et ønske om å bidra til trygghet på sjøen, og det er veldig givende. I tillegg er det en veldig fin sosial arena, og jeg har truffet mange hyggelige folk gjennom Redningsselskapet.

/07

LIVREDDER
LASSE BRUNBORG





ALDER:	26
YRKE:	LIVREDDER
BASE:	BERGEN
STILLING:	BESTMANN
FARTSTID:	7 ÅR

HVORFOR ER DU FRIVILLIG I REDNINGSSELSKAPET?

– For syv år siden traff jeg en som mente at jeg måtte begynne i Redningsselskapet. Allerede etter et par vakter følte jeg at dette var helt riktig for meg. Det å være på sjøen gir meg en slags ro, samtidig som det er tilfredsstillende å hjelpe andre. Så må jeg også si at det er veldig gøy å kjøre redningsskøyte og ha muligheten til å bruke det moderne utstyret som finnes om bord.

/08

FORSKNINGSTEKNIKER VED MARINBIOLOGISK STASJON (UIB)
TOMAS SØRLIE

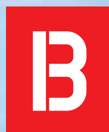




ALDER:	36
YRKE:	FORSKNINGS-TEKNIKER VED MARINBIOLOGISK STASJON (UIB)
BASE:	BERGEN
STILLING:	BÅTFØRER
FARTSTID:	10 ÅR

HVORFOR ER DU FRIVILLIG I REDNINGSSELSKAPET?

– Som mannskap på redningsskøyta får jeg gjøre det jeg liker best – å være på sjøen, samtidig som jeg gjør noe for andre. Det er en ubeskrivelig følelse når du ser hvor glade og takknemlige folk blir når vi kommer. Jeg har blitt kjent med utrolig mange kjekke folk og sett plasser som jeg nok aldri ville ha fått gleden av å se ellers.



BÅTNYTT
av Pål Silberg

Evig dilemma: Skal vi satse på en båt med masse uteplass, hvor hele mannskapet kan nye solen, eller skal vi velge en båt med lukket styrehus og kanskje en dekksalong?

SOMMEROPTIMISME OG VINTERGLEDE

GÅR DU MED TANKER OM Å KJØPE NY BÅT? VALGET KAN VÆRE VANSKELIG, MEN HER HAR DU NOEN GODE RÅD PÅ VEIEN.

Fra vår utkikkspost på Nesodden ser vi torsdag og fredag båter som stevner ut fjorden. I år har de aller fleste opplevd det eventyret de jakter på – sol, varme, badevann med rimelig temperatur uten brennmaneter og en forutsigbar, ikke alt for sterk vind.

DILEMMA

Når høsten kommer, dabber trafikken av, men noen liker å være alene på fjorden. De nyter stillheten, fisker eller prøver å lure havets sorte kardinal i en lurt plassert teine.

Alt for mange går i opplag alt for tidlig. Det kan komme av at de ikke har en båt som egner seg en kald og klar høstdag, eller en vinterdag når snøen laver ned.

Det er og blir et evig dilemma for de aller fleste av oss – skal vi satse på en båt med masse uteplass, hvor hele mannskapet kan nye solen, eller skal vi velge en båt med lukket styrehus og kanskje en dekksalong?

KJØP KJENT

Enten du skal kjøpe nytt eller brukt, er regel nummer én å satse på et merke med



DET ER IKKE NØDVENDIGVIS NOE GALT MED BILLIGE BÅTER, PRODUSERT I KINA, POLEN ELLER BALTIKUM.

Kompromiss: Båter med tak over cockpiten og stor skyveluke er ikke optimale hverken om sommeren eller vinteren, men kan være gode alternativ for mange som både vil ha sol og forlenge sesongen en smule.

en lang og ryddig historie.

Det kan være at 645 000 kroner for en australskprodusert Mustang 28 fra 2005 er riktig pris, men det er umulig å finne ut av det. Leter du etter en Windy 28 Ghibli på Finn.no, popper det opp cirka 15 relevante treff. Det er flere selgere som konkurrerer om de samme kundene, men for kjøperne er det lettere å orientere seg mot det beste kjøpet. 830 000 kroner for en 2005-modell virker rimelig edruelig.

Det er ikke nødvendigvis noe galt med billige båter, produsert i Kina, Polen eller Baltikum. Mange fabrikker, både norske, svenske, franske og amerikanske, har flyttet produksjonen til lavkostland. Sistemann ut var Windy, som måtte ut av Norge for å kunne bygge båter som var konkurransedyktige.

Når du kjøper et merke som er kjent, er båten lettere å selge. Du kan reklamere på feil og mangler, og du kan regne med at importøren eller produsenten kan skaffe reservedeler uten alt for mye plunder og heft.

GODVÆRSBÅTER I SKUDDET

– Finværet i juli gjorde at vi solgte uvanlig mange skjærgårdsjeeper og daycruisere i sommer. I midten av august hadde vi bare 111 Yamarin-båter igjen for salg i hele Norge. Salget av motorer i juli økte med 17 prosent i forhold til 2012, sier sjefen for båtavdelingen hos Yamaha Motor Scandinavia, Henrik Thaulow.

– Vi har merket at interessen for motorbåtene til Jeanneau har fått en boost av den gode sommeren. Tilsynelatende er de som kjøper motorbåter mer impulsive enn seilbåtkjøpere. Vi håper selvsagt at godværet har gitt seilbåteiere lyst på ny båt. Om det slår til, vet vi når de flytende båtmessene er over, sier Peter Heitmann i Heitmann Marin.

– Etter pangsommeren har antall henvendelser økt med 300 - 400 prosent. Folk har opplevd det de drømmer om og erfart at båtferie er drømmeferie, sier sjefen for Marex, Espen Aalrud.

Han tror også at psykologien nå er på båtbransjens side.

– Bunnen er nådd. Folk ser lysere på fremtiden. Det er få pent brukte, nyere båter på markedet. Produsentene har skrapet prisene til beinet. Alt taler for å kjøpe ny båt, mener Aalrud og trekker frem Marex 320 ACC som et godt alternativ:

– Det er en båt som er et godt kompromiss mellom solskinnsbåter og en båt med lukket dekksalong.

Marex 320 ACC er basert på akterkabinkonseptet, som var ekstremt populært på 1980-tallet. Sammen med dyktige designere har fabrikken laget en kompakt båt med moderne linjer. Båten har to lugarer og dekksalong med bysse. En 260 hesters diesel passer meget bra i maskinrommet.

VINTERBÅTER

Hva slags vinterbåt du kjøper, avhenger av lommeboken og hvordan du skal bruke båten. ▸▸

Tørre stuverom: Hvis Sandström funderer på å perfeksjonere 560 MC litt, foreslår vi et par tørre stuverom. Det er alltid greit å ha et sted å plassere maten på vei hjem fra butikken.



Du kan dra ut og se etter garn og teiner med en båt som har styreplass med tak over, men det blir mer komfortabelt hvis du kan stenge døren mot akterdekket og fyre opp et varmeapparat.

Har båten dieselmotor, kan du via en defroster «stjele» varme fra kjølevannet.

En båt med utenbordsmotor må ha et eget apparat som skaffer varme. Det enkleste er apparater som brenner lampeolje.

RIBBET BRUKSBÅT

Alle som har vegring mot kalesje og tungt regntøy, er avhengige av båt og marginalt opptatt av hva naboene mener om båten de har, burde ta en nærmere titt på Sandstrøm 560.

Innredningen er spartansk og ligger langt unna høyglansfinish og luksuspreg. Båten har et stuverom foran og plass under tverrbenken akter. Fra akterdekket, som delvis kan dekkes med kalesje, er det bare å dukke rett inn under taket, som har en stor kalesjeluke med bøyler som er lett å stenge. Under tak har båten justerbare fører- og passasjerseter.

Vindusvisker på førersiden er standard. Det burde vært en på passasjersiden også.

Mellom setene er det en enkel dør til fordekket, som er stort og slett. Det eneste man skal huske på om bord, er å bøye seg ned på vei ut og inn av hytta.

Sandstrøm 560 het i mange år Uttern C 56. Det finnes brukte båter på nettet, men vi tviler på at det er mulig å selge en 2006-modell for 165 000 kroner.

PENGER SPART ▲
SANDSTRØM CLASSIC 560 MC

Lengde	5,62 meter
Bredde	2,05 meter
Vekt	530 kilo
Godkjent	5 personer
Motor	30 - 60 hk
Toppfart / motor	27 knop / 50 hk
Pris / motor	Kr 180 000 / 50 hk



Fornuftig lurendreier: Påhengsmotor i brønn akter gir mer plass om bord, bedre manøvreringsegenskaper og lavere pris.

CRESCENT ALLURA 21 ▲

Lengde	6,30 meter
Bredde	2,60 meter
Vekt	800 kilo
Godkjent	7 personer
Motor	25 hk
Toppfart / motor	7 knop / 25 hk
Pris / motor	Kr 190 000 / 25 hk

Crescent Allure 21 ser fullblods ut, men er en ekte bastard. Dette er ikke den optimale vinterbåten, siden styreposisjonen er plassert ute i cockpiten. Den kan dekkes med kalesje, men det er fint å kunne trekke inn under hardtoppen. Den er ekstrautstyr.

Toppfarten er rundt syv knop, og fartsvinden er ikke sjenerende om bord.

Når du ser båten, forventer du sikkert en mer eller mindre antikvarisk lyd fra en dieselmotor. Det du hører, er imidlertid summingen fra en firetakts påhengsmotor. Båten blir enklere å manøvrere når du dreier på rattet og propellstrømmen vinkles. Dørken i cockpiten er slett, uten en motorkasse som opptar plass. Sist, men ikke minst – du sparer cirka 100 000 kroner fordi båten ikke har en effektiv, turboladet dieselmotor.

Synes du snekke er fint, men savner fart, er et alternativ Marex Duckie. Båten er 21 fot lang, og den gjør cirka 26 knop med en diesel på 120 hester. Produsenten har en båt for salg og forlanger 600 000 kroner for den. Det er cirka 400 000 kroner mer enn det Crescent forlanger for sin båt.

Bruktalternativet kan være en Polar 20. For et nyere eksemplar i god stand, må du regne med å betale cirka 150 000 kroner.

ROBUSTER

Buster, som kun produserer båter i aluminium, kom på markedet i 2008 med en hyttebåt med bakvegg og en snedig luke i vindskjermen og taket. I 2008 kalte man båten for AWC. Nå er både båten og betegnelsen endret. 2013-modellen kalles enkelt og greit Buster Cabin.

Det nye skroget har dypere utforming forut, tyngdepunktet er flyttet nærmere hekken, og vannlinjen er blitt lengre. Mer bæring i hekken gjør at Buster Cabin nå tåler motor med opp til 200 hester. 2013-modellen er 50 centimeter lengre og fem centimeter bredere enn forgjengeren. Tankkapasiteten er økt til 200 liter.

Buster har beholdt de store glassflatene i styrehytta og glass skyveluke i taket. Vindusviskere på begge sider og LED-belysning er standard. I hytta kan man rigge til to køyer. Båten kan leveres med kalesje, som dekker hele uteplassen på akterdekket og utvendig styrekonsoll. Den er også pre-rigget for montering av varmeapparat.

På Finn.no ligger det cirka 140 Busterbåter. Tre av dem er Cabin-modellen. Du kan få en 2013-demobåt til 472 000 kroner med 115-hesters motor. Båten veier 1250 kilo og er godkjent for åtte personer, så det er nok litt snaut. De to 2011-modellene som er til salgs, har begge 150 hesters motor. Prisforlangende er henholdsvis 530 000 kroner og 435 000 kroner.

Det illustrerer at det er mange optimister på Finn.no og lite edruelighet i de prisene enkelte går ut med.

BUSTER CABIN ▼

Lengde	6,90 meter
Bredde	2,45 meter
Vekt	1250 kilo
Godkjent	8 personer
Motor	115 - 200 hk
Toppfart / motor	39 knop / 150 hk
Pris / motor	Kr 525 000 / 150 hk



Lite brukt å finne: Det er ikke mange brukte Buster Cabin-modeller på markedet. Skal du kjøpe nytt, er prisen drøyt 500 000 kroner

REDNINGSSELSKAPET SATSER PÅ SPESIALTILPASSEDE, RASKE FRITIDSBÅTER FOR Å IMØTEKOMME ET VOKSENDE BEHOV FOR HJELP I SKJÆRGÅRDEN.

NÅR FRITIDSBÅTER BLIR REDNINGSSKØYTER

TEKST & FOTO *Frode Pedersen*





TALL/
FAKTA

ARRONET 27 CIR RS149 – UNI RØROS
MOTOR: VOLVO PENTA D4 M/DREV TOPPFART: 38 KNOP

LENGDE-8,50 M | BREDDE-2,70 M | MAKS PERSONER: 10 | VEKT UTEN MOTOR 2050 KG

ARRONET 23,5 CIR SOMMERPATRULJEN
MOTOR: 175 HK HONDA TOPPFART: 38 KNOP

LENGDE-8,50 M | BREDDE-2,70 M | MAKS PERSONER: 10 | VEKT UTEN MOTOR 2050 KG

/38
KNOP

UNI RØROS



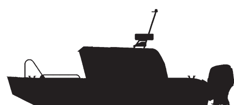
SOMMERPATRULJEN

Rask: Toppfarten rundt 38 knop er perfekt for hurtig utrykning, samtidig som båten kan kjøres med økonomisk marsjhastighet når fart ikke er så viktig.

De er mindre, men utgjør en stor forskjell

REDNINGSSELSKAPET SATSER NÅ BEVISST PÅ Å BYGGE OPP EN ARMADA AV «SOMMERPATRULJEBÅTER» SOM KAN BISTÅ BÅTFOLKET I SKJÆRGÅRDEN. DE ER UTSTYRT MED DET MESTE SOM KREVES VED AKUTT NØDHJELP, BÅDE NÅR DET GJELDER BÅT OG MANNSKAP.

DET ER IKKE NØDVENDIGVIS NOE GALT MED BILLIGE BÅTER, PRODU-SERT I KINA, POLEN ELLER BALTIKUM.



Blant annet har de hjertestarter om bord, de har reservedrivstoff på kanner, og har du glemt vest, kan du få kjøpt den der.

Ønsker du hjelp til å få fraktet en gammel tante i rullestol ut til en holme, ja så løser de kanskje det også. Båtene er nemlig utstyrt med nedfellbar lem i baugen. Og er du reingjeter på Femundstraktene, er det bare å melde seg inn i Redningsselskapet, så skal du ikke se bort fra at de tar ATV'n og et par reinsdyr om bord og frakter dere til bedre beiteområder på andre siden av vannet.

BÅT ETTER BEHOV

De svenske brødrene Arronet har produsert aluminiumsbåter i en årrekke på verftet, ikke langt fra Stockholm. Jeg har selv kjørt flere av dem, sågar testet noen under meget tøffe forhold i den vestsvenske skjærgården.

Under prøvekjøringene i Oslofjorden og på Femunden var forholdene langt mildere. Flatt vann og lite vind er jo drømmeforhold for mange, men under testkjøring ønsker man som regel mer motstand, for det er det disse båtene så definitivt er bygget for.

– DISSE BÅTENE KJØRER SOM EN DRØM. DE TAKLER BØLGENE BEDRE ENN DE FLESTE BÅTER I MARKEDET PÅ DENNE STØRRELSEN, SITTER SOM «LIMT» TIL VANNFLATEN, OG TAR DE SKARPESTE SVINGER I STOR FART PÅ HELT OVERLEGENT VIS.



◀ **Smart:** Fiks måte å feste leideren på.

▼ **Teknisk inspektør** Jarle Svenningsen har selv satt sitt bumerke på båtene.



Hva er det vi snakker om her? Arronet 27 CIR og Arronet 23,5 CIR er to typer båter som har eksistert på fritidsbåtmarkedet i mange år. De har det til felles at begge er utstyrt med en stor, nedfellbar lem i baugen, slik at de kan ta inn folk og last direkte via fronten. Førstnevnte har innenbords Volvo-diesel på 300 hk, sistnevnte en 175 hk Honda utenbordsmotor.

Begge har toppfart rundt 38 knop – perfekt for rask utrykning, samtidig som du får en marsjhastighet som er økonomisk når fart ikke er viktig. Arronet 27 CIR bruker for eksempel 34 liter i timen i 27 knop. Øker du farten til 34 knop, stiger forbruket til 46 liter. Det blir cirka 1,35 liter per nautisk mil; pent forbruk ved marsjfart for en båt som veier tre tonn, definitivt mer enn en båt i standardutgaven. Målingene jeg referer til her er gjort på innsjøen Femunden med halv tank og fire mann om bord. Det er her den nydøpte 27-foteren skal ha sitt virke som redningsskøyte for innlandsfolket.

Det som kjennetegner Arronet-båtene, er at de virker like stive og stille uansett om du velger en mindre båt fra deres store utvalg. Et modellspekter som spenner fra 18 fot og opp til 35 fot. Alle i samme gode kvalitet marinealuminium i 5-7mm tykkelse. Toppfarten er identisk på disse to båtene, forskjellen er motoriseringen. ▶▶



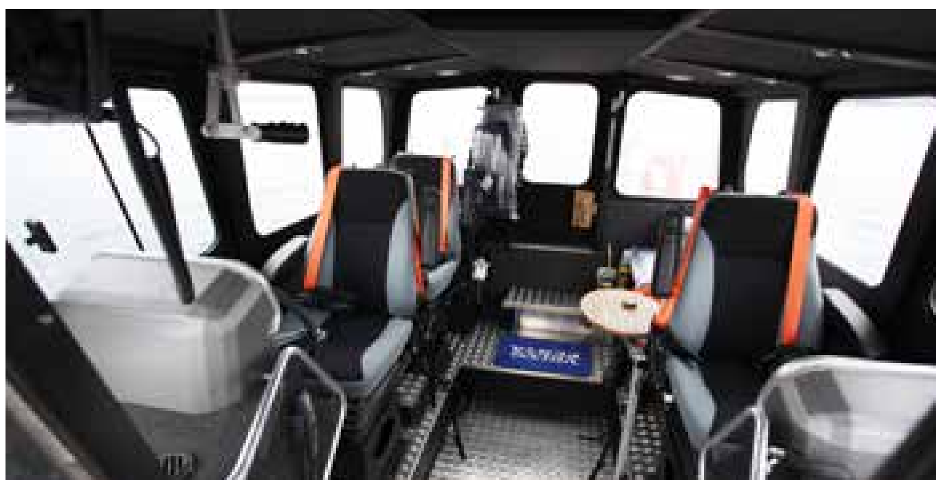
Spekket med utstyr: 27-foteren skal gå på innsjøen Femunden og har doble installasjoner av all elektronikk, radar og varmesøkende kamera for å finne mennesker i vannet.

175 hk-motoren fra Honda går meget stille, men er ikke noen «villmann». Toppfarten vi målte nå på sensommeren, med mye slim under båten, var 36 knop. Båtfører Niels Astrup i frivillighetsavdelingen har hatt den i 40 knop på våren. Vi likte oss best rundt 28 knop og 4500 omdreininger, da maler motoren som en kjælen katt, og den går nydelig i vannet. Vi fikk ikke gjort forbruksmålinger fordi båten er oppsatt med analoge instrumenter.

Intensjonen er at «Sommerpatruljebåtene» skal spres rundt kysten etter behov, og i størst mulig grad bemannes med frivillige fra de mange ung-lagene som Redningsselskapet har over hele landet.

PROFT UTSTYR

27-foteren er vel den av båtene som er «spekket» så nært opp til en redningsskøyte som man kommer. Her er det doble installasjoner av alt på elektronikksiden.



Plass til tre: Luftdempede stoler med sikkerhetsseler, nødvendig i høy fart.

Det er 7 millimeter marinealuminium i skroget. Luftdempede stoler med belter. Radar og varmesøkende kamera som kan brukes for å finne mennesker i sjøen, eller oljesøl om man skulle stå overfor en liten miljøkatastrofe på den sårbare innsjøen.

RS 149 Uni Røros har også stort pumpeaggregat om bord, som blant annet kan brukes til å slukke brann. Den har en rekkevidde fire ganger innsjøens lengde, som er seks mil. Denne båten, sammen med de mindre sommerpatruljebåtene, kan alle trailes etter bil. Det øker også båtenes bruks- og beredskapsverdi. ▶▶



MARINA

kvalitetssøyler i elegant design

Belysning

LED pæren er montert nede i stolpen og lyser opp i en prisme som kaster lyset ned og utover området rundt. Man kan enkelt bytte standard LED ut med en LED pære med annen Kelvinverdi for ønsket effektbelysning. Bytte av LED pæren tar 60 sekunder.
Standard = LED pære med GU 10 sokkel
5,2Watt 35 ° 3000K Warm White



Låsbar betjeningsluke

Kombiautomater og målere er montert bak en fjærbelastet dør. Døren åpnes ved og trykke inn den fjærbelastede trykknappen. Denne døren kan låses hvis man ønsker og begrense tilgangen, og forhindre uønsket adkomst.



Låsbare stikkontakter

Stikkontaktene kan låses både når de er i bruk eller når de er frakoblet. Dette er en optimal måte og forhindre at uvedkommende stjeler strøm eller at noen kobler fra uttaket. Spesielt viktig er dette ved vinterlagring.
Standard stikkontakter IP67 utførelse.





LAGERFØRTE GRUNNMODELLER:

1569155 GMS-N 2E
M/2xkombi.216C 2xStikk 216-6
1569156 GMS-N 4E
M/4xkombi.216C 4xStikk 216-6
1569158 GMS-N 2M
M/2xkombi.216C 2xMålere 2xStikk 216-6
1569159 GMS-N 4M
M/4xkombi.216C 4xMålere 4xStikk216-6
1569157 GMS-L
Belysningssøyle komplett med LED lys.

STANDARDUTSTYR:

LED lys	*Ja*
Låsbare stikkontakter	*Ja*
Låsbar sikringsluke	*Ja*
IPX6 på søylen	*Ja*
IP67 Stikkontakter	*Ja*
Søyle i Aluminium	*Ja*
Kombiautomater	*Ja*
Fraktfritt levert	*Ja*

TILVALG:

Vannkran.
Søylen er forbedredt for vannkran.

Slangeholder.
Søylen er forbedredt for slangeholder.

Priser fra
6 500,-
Inkl. MVA.



Telefon: 32 89 64 50
E-post: garo@garo.no
www.garo.no

HØY KVALITET

Det som kjennetegner disse båtene, sammenlignet med mange andre produsenter av alubåter, er at de fremstår som utrolig velkonstruerte. «Stumme som østers, og døde som rød hummer», står det i loggen fra testkjøringen. Da snakker vi ikke om fart og respons, men om støy og ulyder. Dette er bortimot fraværende i en Arronet. Sveis og gods er overdimensjonert, og du kan få dem spesialtilpasset alle typer bruk.

DISSE MINDRE BÅTENE SKAL GI OSS STØRRE MOBILITET OG AVLASTNING.

Hver båt er mikromerket, slik at det er lett å finne fram til den båtbyggeren som har utført sveisingen. Nettopp det er et viktig poeng for Redningsselskapet.

Jarle Svenningsen, som er teknisk inspektør for disse båtene i RS, har selv satt sitt bumerke på båtene. Han har over lang tid sett behov for denne typen lettere båter, og tatt med seg erfaringene fra de større båtene han har ansvaret for. Forminsket og tilpasset, tenkt nytt og kalkulert pris. Han er svært godt fornøyd med resultatet:

– Disse båtene kjører som en drøm. De takler bølgene bedre enn de fleste båter i markedet på denne størrelsen, sitter som «limt» til vannflaten, og tar de skarpeste svinger i stor fart på helt overlegent vis.



Den store, fellbare lemmen i baugen gjør det mulig å ta inn folk og last direkte via fronten.

ANDRE PRISER

Maritim avdeling i RS kom fram til at man kunne styrke beredskapen på enkelte områder ved å spesialtilpasse fritidsbåter som et supplement til de ordinære redningsskøytene.

Disse mindre båtene er utstyrt for proffbruk, men likevel til helt andre priser enn hva det koster å «spekke» en vanlig, fullverdig redningsskøyte. En normal redningsskøyte, for eksempel i Bergesen-klassen, koster om lag 10 millioner. Den nye Femundskøyta RS UNI Røros koster cirka 1,5 millioner, og disse mindre sommerpatruljebåtene får en stykkpris på cirka 500 000 kroner, fullt utstyrt.

Leder for frivillighetsavdelingen i Redningsselskapet, Bente Asphaug, presiserer at disse båtene på ingen måte skal erstatte de vanlige redningsskøytene.

– De mindre båtene skal gi oss større mobilitet og avlastning. De skal kunne rykke ut på mindre krevende oppdrag. Innimellom kan de for eksempel fungere som kursbåter i et stadig voksende marked av kvinner som ønsker å lære å kjøre båt, eller kanskje løse noen problemer av mer sosial karakter, som å hjelpe funksjonshemmede ut på fisketur, sier Asphaug. ■■

GUNVOR ULSTEIN BÆRER PÅ EN STOLT, MEN TUNG ARV. DET MESTE HUN TAR I DREIER SEG OM STÅL, STIL, TONN OG TONNASJE. FOR IKKE Å GLEMME ALLE MENNESKENE HUN LEDER. MED SEG TIL Å BÆRE HAR HUN BROREN TORE. TIL SAMMEN ER DE EN USLÅELIG DUO SOM IVARETAR SUNNMØRSKE SKIPSBYGGER-TRADISJONER I VERDENSKLASSE. PÅ VEGGEN BAK DEM HENGER BILDET AV «FADER´N».

HELLER REDNINGSSKØYTE ENN BAUTA

TEKST & FOTO *Frode Pedersen*


ULSTEIN

Møt søskenparet som setter preg på norsk næringsliv, og som hedrer sin far med en aktiv og levende redningsskøyte til flere titalls millioner, heller enn en bauta hugget i stein. Idar Ulstein døde i april 2012, 78 år gammel.

– «Fader'n» var sånn. Når de andre gikk inn for å søke le, da gikk han ut i stormen – han elsket når det sto på som verst. Redningsskøytene med mannskap gjør akkurat det samme. Alle vi som er vokst opp på kysten kjenner noen som enten er reddet av skøyta, eller som har fått hjelp til å fortsette jobben på havet uten å måtte gå til land. Den arven ønsker vi å videreføre, ved å være med på å finansiere en ny skøyte i 20-metersklassen, sier Gunvor og Tore Ulstein.

Ulstein er også navnet på en kommune på Sunnmøre med 8000 innbyggere og hovedbøle i bygda Ulsteinvik. Navnet og stedet er synonymt med nytenking og gründerånd i internasjonal skipsfart, men først og fremst er det etternavnet til en familie som i generasjoner har satt sitt preg på kyst-Norge. I dag er denne familien involvert i det meste som skjer innenfor innovasjon og utvikling av norsk skipsbygging. For kjennere heter det i dag X-BOW. For de mer uinnvidde handler det om utviklingen av den spesielle baugformen som har blitt et bumerke for det moderne Ulstein verden rundt. Det kommer vi tilbake til.

STARTET MED RYDDEJOBB

Eventyret tok skikkelig av på sekstitallet, da Idar Ulstein, heretter bare kalt «fader'n», overtok bedriften med et par millioner i omsetning. I 1999 overlot han boet, som til da hadde hatt 4500 ansatte og bedrifter i 35 land, til neste generasjon Ulstein.

Den nye generasjonen så nye muligheter, men samtidig så de også mange skjær i sjøen. Det måtte ryddes fra kjeller til loft i konsernet, som på den tiden hadde avleggere og forgreininger i flere titalls land. En ryddejobb ikke alle satt like stor pris på, men som i følge Gunnvor og Tore Ulstein «vart heilt nødvendig for å overleve». Alt hadde vokst seg ut av proporsjoner, og den arbeidsintensive delen av skipsbyggingen var ikke lenger bare det. Nå måtte man tenke nytt, se mot nye markeder, vurdere billigere samarbeidspartnere og underleverandører for å overleve.

Norske skipsbyggertradisjoner og verftsindustri har så definitivt ikke bare hatt oppturer.

– JEG ER ØKONOM, OG TORE ER SIVILINGENIØR. STORT SETT ER VI ENIGE OM DET MESTE, MEN AV OG TIL KRANGLER VI SÅ BUSTA FYKER. GJØR IKKE ALLE NÆRE SØSKEN DET?

– Det som ble viktig for oss med denne jobben, var at prosessen skjedde i full forståelse med de ansattes tillitsvalgte, og at vi brukte mye tid på å forberede og forklare hvorfor og hvordan ting skulle skje. Enda viktigere ble dette fordi vi er en del av et lite og sårbart lokalsamfunn, sier Gunvor Ulstein.

Hun presiserer at farens solidariske holdning utad ble viktig, slik at dette ikke ble oppfattet som en prosess igangsatt av den nye konsernledelsen uten rot i virkeligheten.

«VI SAMARBEIDER NÅR VI KAN OG KONKURRERER NÅR VI MÅ»

En del av dette ryddearbeidet ble påbegynt da engelske Vickers la inn et bud på Ulstein-gruppen i 1999. De kjøpte alt utenom skipsbyggingsdivisjonen, og mange ansatte fulgte med. Noen måneder senere solgte Vickers videre til Rolls Royce, og i dag ligger produksjonshallene til motorgiganten og propellprodusenten Rolls Royce vegg i vegg med «Den nye Ulstein-gruppen».

Nye Ulstein, som vokste frem etter dette salget, spesialiserte seg på skipsbygging.

Disse to gigantene, sammen med flere andre mindre verft, gjør at Ulsteinvik ser ut som et veldig unorsk verftsindustrisamfunn fra luften. Imponerende i all sin velde, der vi møter den kjempestore nybygde dokkhallen som akkurat nå huser den største båten verftet noen gang har bygget. Inne i dokken summer det i norske dialekter og språk fra hele verden.

Tar du en tur innom AMFI-senteret i Ulsteinvik, så summer det på samme måten der også. Portugisisk, nordnorsk, kroatisk, sunnmørsk, polsk, trøndersk, russisk, bergensk, mandarin. De fleste har direkte relasjoner til den enorme industrivirksomheten.

SNAKKER I VI-FORM

Gunvor og Tore er lillesøster og storebror for hverandre, men til sammen teller søskenflokken fem. Vi skulle egentlig lage dette som et enkeltportrett av Gunvor



De unge energiske bedriftsledere Gunvor og Tore Ulstein tåler en fight om de store avgjørelsene. Det er slett ikke gitt at Tore vinner kampen denne gangen.

▶ **Orden er viktig** i en virksomhet med så mange hender i arbeid.



UTVIKLINGEN AV DEN SPESIELLE BAUGFORMEN HAR BLITT ET BUMERKE FOR ULSTEIN VERDEN RUNDT

▼ **Råmaterialet**.





Kolossal: Det er enorme dimensjoner på X-BOW-baugen som kjennetegner skipene fra Ulstein. Legg merke til mannen i luka oppe til venstre – han blir ikke store karen i dette bildet.

Ulsteins rolle som den sterke kvinnen i norsk næringsliv, med vekt på shipping og skipsbygging. «Jenta», som tok over restene av et gigantkonsern etter sin far, bare 30 år gammel. Men vi skjønte raskt at Gunvor og Tore snakker mest og best i vi-form, og at dette intervjuet ikke lot seg gjøre uten at begge fikk sitte rundt bordet.

Hun snakker kav sunnmørsk både på inn- og utpust. Tore smetter innom i pustestoppene og utfyller. Korrigerer aldri.

– Vi utfyller hverandre så til de grader. Jeg er økonom, og Tore er sivilingeniør. Stort sett enige om det meste, men av og til krangler vi så busta fyker – gjør ikke alle nære søsken det? Men vi kommer alltid frem til gode løsninger til slutt, og det er vel det som har gjort oss så sammensveiset som bare søsken kan bli.

– Jeg er jo på mange måter sjefen her på bruket, men tar sjelden en avgjørelse uten at Tore er inne i prosessen. Der ligger også litt av forskjellen oss imellom. Jeg er resultatorientert, mens Tore er mer orientert mot prosesser. Kanskje ikke så rart, siden han egentlig er forsker med doktorgrad i hydrodynamikk – ikke sant, Tore? ►►



Lillesøster smiler sitt flotteste smil og ser bort på storebroren for å sjekke at dette stemmer.

Tore legger til at spenningsfeltet mellom de to skaper nytenking og dynamikk, og at de hele tiden holder et høyt nivå på diskusjonene ved stadig å utfordre hverandre.

– Det viktigste er likevel at denne forskjelligheten gjør at vi har stor respekt for hverandre, sier Tore Ulstein.

DA DET VAR LOKALE «LØNNSFORHANDLINGER» I FAMILIERÅDET, BLE DET LAGT VEKT PÅ IKKE Å GJØRE FORSKJELLER. DET KUNNE GÅ HARDT FOR SEG.

SMIL OG LATTER

Det slår oss hvor mye søskenparet smiler. Nesten hele tiden. Godt humør er veldig viktig, sier Tore når vi spør om det er grunn til å gå rundt og smile til verden.

– Gode relasjoner til folket rundt oss er viktig. Uten dem kommer vi ikke langt i vår bransje. Da tenker jeg både på hvordan vi behandler kollegene våre i bedriften og hvordan vi fremstår i lokalmiljøet. Uten tillit i nærmiljøet, blir det vanskelig å drive en bedrift av denne størrelsen, sier Tore Ulstein.



Den spede begynnelse: Verftet som første generasjon startet, eksisterer fortsatt som modell hos Ulstein.

Den nyutnevnte NHO-presidenten er også styreleder og visekonsernsjef i Ulstein, og har derfor sammen med sin søster ansvaret for 800 ansatte, fordelt på syv land hvor Ulstein er representert med større eller mindre bedrifter.

DET VIKTIGE KVINNEPERSPEKTIVET

Gunvor Ulstein snakker mye om at bedriftene må legge forholdene til rette for at familien skal overleve selv om begge foreldre er i arbeid. Selv er hun småbarnsmor og kjenner godt til hvor tøflene trykker. Hun var ikke nødvendigvis for regelen om å få flere kvinner inn i norske bedriftsstyrer, men mener at uten den, ville tilstanden vært mye dårligere enn den er i dag. I de fleste kulturer hun har besøkt, og på alle sine bedriftsbesøk verden rundt, blir hun møtt med respekt både som kvinne og som den bedriftslederen hun er.

Da vi spør om hvordan kvinnerollene ble fordelt i hjemmet Ulstein under hennes barndom, innrømmer Gunvor at det kanskje ble litt klassisk. Hun velger heller å se det fra et annet likhetsprinsipp. Da det var lokale «lønnsforhandlinger» i familierådet, ble det lagt vekt på at det ikke skulle gjøres forskjeller.

– Det kunne gå hardt for seg sier Gunvor – jeg har arvet «fader'ns» temperament.

Jeg nikker, og skjønner at det var et kraftfullt understatement. Storebror korrigerer ikke, bare nikker samtykkende.

– «Fader'n» var tidlig ute med å fremsnakke kvinnerollen i arbeidsmarkedet. Allerede på 70-tallet utdannet vi mange kvinnelige sveisere. Han mente at kvinnene representerte halvparten av vettet i Norge, og at egenskaper alltid skal stå over kjønn. Disse resursene måtte vi få satt i arbeid så fort som mulig. Derfor var det heller ikke noe tema om jeg kunne ta jobben som ny administrerende i Ulsteingruppen, sier Gunvor Ulstein.

TREDJE GENERASJON

Gunvor er tredje generasjon verftseier. Hun har gått gradene, slik en ofte gjør når syvende far skal sluse sine håpefulle inn i familieselskaper.

Hun har utdannelse fra Norges Handelshøyskole i Bergen (NHH) og universitetet i Bergen. Gunvor har både vært salgssjef på motorfabrikken til Ulstein i Bergen og trainee innen shippingledelse

på Kypros. I 1999 ble hun administrerende direktør i Ulstein-gruppen, før hun endte helt på toppen som konsernsjef i 2003. Hun ble utnevnt til Årets forretningskvinne i 2006, og i 2008 til Årets internasjonale shipping-navn.

Tore har sivilingeniørutdannelse fra NTNU i Trondheim. Deretter drev han med forskning samme sted. Han har også en doktorgrad i hydrodynamikk, med vekt på hvordan sjøkreftene virker inn på blant annet båter. Etter ett år som forsker, ringte faren ham i Trondheim og lurte på om det nå ikke var på tide å begynne å jobbe. Da skjønte Tore Ulstein at det var ▶▶



Bjarne Pettersen, klubbleder:
– Som tillitsvalgt på Ulstein Verft, føler eg at vi blir verdsatt og respektert av ledelsen. Vi samarbeider fint og har jevnlige drøftingsmøter, der vi kan diskutere og ta opp aktuelle saker. Det er lav terskel i bedriften, noe som er viktig for et godt samarbeid , god trivsel og godt miljø. Har mest kontakt med Gunvor, men har et positivt inntrykk av begge to. Dei har begge to klare meninger, men samtidig føttene godt plantet på bakken. Dei er jordnære personer og sier aldri nei til en prat, enten du møter dei på jobb eller privat.

Godt humør er veldig viktig, sier søskenparet som driver virksomheten sammen i tredje generasjon.

Foto: Karl Otto Kristiansen

Ulstein har satset tungt på utvikling av spesialfartøyer til blant annet virksomheten offshore.

på tide å bestille flyttebil hjem til Ulsteinvik. Dette var i 1996. Han gikk først inn i en prosjektlederstilling, før han ble viseadministrerende direktør i Ulsteingruppen i 1998. Siden da har skaperverket til «fader'n» og besteforeldrene Martin og Inga Ulstein spilt en viktig rolle i livet til Tore Ulstein.



Søskenparet Gunvor og Tore Ulstein hedrer sin far med en donasjon til en ny redningsskøyte til flere titalls millioner, heller enn en bauta hugget i stein. RS «Idar Ulstein» vil først være operativ om et par år.

OPPSØKER LIKESINNEDE I SVEITS

Nettopp det å føre arven videre i et familieselskap som på nittitallet hadde flere titalls søskenbarn i eierkonstellasjonen, har ikke vært like enkelt. For å ta de riktige avgjørelsene, har familien knyttet sterke bånd til IMD i Lausanne i Sveits. De er spesialister på familieeide selskaper og har enorm internasjonal erfaring i drift av selskaper som går i arv.

– Det har vært viktig for oss å knytte sterke bånd til dette ressurssenteret i Sveits. Der sitter John L. Ward, kanskje verdens dyktigste forsker på feltet som handler om å drive store selskaper gjennom generasjoner. Vi var der sist nå i vår. Vi besøker også andre bedrifter med samme utgangspunkt som vårt. På den måten får vi et internasjonalt felleskap av bedriftseiere som ligner på Ulstein-konsernet i sin eierform. Vi blir rett og slett en ressursgruppe for hverandre, sier Gunvor Ulstein.

Hun er ikke i vil om at det å være tredjegenerasjon med sterke og solide røtter i et lokalsamfunn, kan gjøre det både lettere og vanskeligere å gjennomføre store omveltninger i en hjørnesteinsbedrift. Hun tenker da på alle oppsigelsene og nedbemanningen som skjedde i 1999 og i 2003.

– Vi nøt selvsagt forståelse og respekt fordi vi var fra bygda, men bygdedyret lever jo også her, sier Gunvor Ulstein.

I respekt for sin bestemor Inga Ulstein, siterer hun gjerne også hva hun sto for. Med utrykket «Det e' borga gods, guta», mente Inga Ulstein at det meste er til låns og skal deles med alle andre. Både neste generasjon og de ansatte.

LOKALT ENGASJEMENT VIKTIG

– For å minske spenningsfeltene mellom oss som bedriftsledere og bygda vår, er det viktig med lokalt engasjement på mange fronter, mener Gunvor Ulstein. Hun er

NYVALGT NHO-PRESIDENT TORE ULSTEIN: «I EN KRISE ER DET VIKTIGERE ENN NOEN GANG Å HA ALLE ORGANISASJONENE TETT INNPÅ SEG. DET SKAPER RYDDIGHET OG AVLER FORSTÅELSE».

engasjert i «HAFAST», som har jobbet frem tunnel og fastlandsforbindelse.

Det er også viktig for søskenparet at bedriften utvikler seg i pakt med samfunnet rundt. Kommunikasjon og åpenhet blir nevnt som to viktige bærebjelker. Igjen kommer de tilbake til ryddeprosessen for ti år siden. Med så mange oppsigelser havnet ikke én sak i arbeidsretten.

– I en krise er det viktigere enn noen gang å ha alle organisasjonene tett innpå seg. Det skaper ryddighet og avler forståelse, sier den nyvalgte NHO-presidenten Tore Ulstein.

GLAD I BÅTLIVET

Selv om ingen av dem ønsker å snakke om privatlivet sitt, forteller de gjerne om alle somrene om bord i «fader'ns» båt. Det ble i hvert fall en uke hver sommer, og så var det møteplikt på slippen for alle ungene når det var tid for vårpuss.

– Da slapp ingen unna, og vi måtte pent skrape og bunnstoffe til «fader'ns» kritiske blikk. Da han var fornøyd, ble det sommer om bord, og vi fartet mye langs kysten, sier Gunvor.

I dag er det Tore som har tatt over tradisjonene med båtliv. I deler av sommeren disponerer han en Fairline Squadron 58, og i sommer har han vært på Sørlandet med båten. I tillegg har han også en 23 fots åpen skjærgårdsjeep, som han bruker til dags- og fisketurer i hjemtraktene.

FISKEFLÅTEN ER ROTEN TIL ALT GODT

Motoriseringen av fiskeflåten på begynnelsen av 1900 tallet ble starten på eventyret for familien Ulstein. I 1917 kjøpte grunnleggeren Martin Ulstein 800 kvadratmeter tomt på Osneset av en slektning. Her bygget han opp sitt mekaniske verksted, som skulle tilby sunnmøringene slippsetting, vedlikehold og modernisering av datidens fiskebåtflåte. Motorbåten var et faktum, og de som seilte eller rodde fiske ble raskt taperne.

Modernisering og nytenkning har derfor fulgt gründerfamilien Ulstein siden den gang.

– Egentlig bygger jo mye av teknologiutviklingen vår innenfor offshore på det man utviklet innenfor fiskeriene. Vinsjer, sidepropellere, båter og skip skapt for tøffe arbeidsforhold over lang tid, er jo videreført på plattformer og supplyskip, sier Tore Ulstein.

FREMTIDEN BLE X-BOW

Uten at man legger vekt på røtter og fortid, blir det heller ikke plass til fremtid. Derfor har Ulstein laget sitt eget EXPO-senter. Her forteller man verftets historie, samtidig som man gjennom tablåer gir besøkende til verftet et visuelt inntrykk av hvordan man utvikler moderne skip.

Siden salget til Vickers i 1999, har Ulstein satset tungt på utvikling av spesialfartøyer til blant annet virksomheten offshore. Påkjenningene som disse båtene blir utsatt for, gjorde at Tore og hans team



Jan Berset, ordfører: – Gunvor og Tore Ulstein har etter mi oppfatning ei enormt stor betydning for Ulstein-samfunnet. Ved å gå inn som toppsjefar i Ulstein Group med forskjellig kompetanse og erfaring som utfyller kvarandre perfekt, er dei kvar på sitt vis med på å vidareføre det arbeidet som bestefar deira, Martin Ulstein, starta i 1917 her i Ulsteinvik, og som far deira, Idar Ulstein, førte vidare når han kom inn som toppsjef i verksemda på 1960 talet.

Både Gunvor og Tore Ulstein er på mange måtar produkt av sin far Idar. Dei er begge svært kompetente fagfolk innan bransjen, med høg komplementær kompetanse, dei er begge opptekne av å bygge konsernet vidare «stein på stein», dei arbeider heile tida for å finne nye og smarte industrielle løysingar for å kunne vere konkurransedyktig innan ein knallhard internasjonal bransje, og dei har begge busett seg i det lokalsamfunnet dei har vokse opp i.

Gjennom arbeid både i Ulsteinkonsernet og som medeigarar i det heileigde familieselskapet Ulsmo AS, viser Ulstein-familien i praksis at lokalt eigarskap er viktig for utvikling av kommune og region, og eit imponerande samfunnsengasjement generelt sett (betydelege sponsorbidrag til kulturlivet) og elles til dels større økonomiske bidrag også til enkeltprosjekt i eigen kommune. Gunvor og Tore Ulstein er såleis vært viktige nøkkelspelarar frå privat sektor for vidare vekst og utvikling av Ulsteinsamfunnet.

av designere og skipsingeniører begynte å se på alternativer til de mer tradisjonelt bygde båtene.

En båt med X-bow vil være lengst ved vannlinjen. I prinsippet vil en slik baug ha større oppdrift foran enn det som er vanlig på konvensjonelle skrog. Båter med X-BOW håndterer hard sjø bedre enn vanlige skrog. Den ekstra oppdriften som denne formen gir, vil gjøre at baugen flyter over møtende bølger som de konvensjonelle skrog måtte bryte seg igjennom. Med den nye baugen reduserer man kreftene fra møtende sjø. En konvensjonell baug kaster vannet opp og fremover, særlig i høy sjø. Dette fører til økt energiforbruk og slag fra sjøen, noe som igjen fører til vibrasjoner gjennom fartøyet. Den nye skrogformen skjærer bølgene på en slik måte at en eliminerer slag og dunk. En gevinst av dette er redusert drivstofforbruk. Et annet viktig resultat er at arbeidsmiljøet om bord blir bedre.

– Og i en moderne og tøff bransje som driver i de mest værharde områdene i verden, er det jo tross alt menneskene som styrer maskinene som er viktigst. Så gode arbeidsforhold trekker til seg den beste arbeidskraften. Derfor er det viktig å bygge båter som gir så trygge og gode vilkår som mulig, sier Tore Ulstein.



Vi lar skipsingeniøren og NHO-presidenten få siste ordet. Gunvor har allerede sprengt tidsskjemaet sitt, og smugleser med et høflig skråblikk på saksdokumentene til neste møte.

Bak dem henger bildet av «fader'n» med påskriften: Den som står med begge bena på jorda, står stille. Jeg tenker: Det passer med en redningsskøyte til å hedre en såpass rastløs mann. ■■

Viktigst:
– Det er tross alt menneskene som styrer maskinene som er viktigst, sier Tore Ulstein.

EN FØLELSE AV «EVIGHETEN». OFTE BRUKT OM RELIGIØSE OPPLEVELSER. MEN OGSÅ OM FØLELSEN AV OPPLYSNING, EKSTASE, HARMONI MED ALT RUNDT SEG. OMTALT AV SIGMUND FREUD I KLASSIKEREN «UBEHAGET I KULTUREN».

OSEAN FØLELSEN

Min sønn begynte tidlig å banne. Han var så vidt fylt fire år. Det ble jo ubehagelig til tider. Vill bannskap foran familie og fremmede. Først kjeftet vi, deretter overså vi det, og banningen avtok. Men på reise i Lofoten nylig var banningen tilbake, i et heftig sekund. Og som jeg elsket det. Mer om det senere.

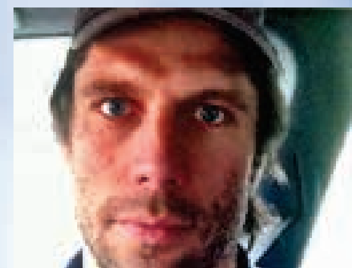
Det var en vakker dag. De tunge skyene som kan presse seg så søvndyssende over Lofoten, lettet omsider, slapp solen til og dermed også mulighetene. Det var endelig blå himmel, havet skinte som diamanter, fjellene rundt kom til syne. Datteren min fikk gå opp på fjellet, for å se utsikten over havet. Sønn 1 sto igjen og ba om spill på Ipad. Det var da ideen kom: Ørnesafari.

I 37 år har jeg vært i Lofoten. Aldri har jeg blitt med på aktivitetene på havet. Jeg kjente en rus da sønn og jeg ikledde oss overlevelsesdrakter og klatret over i en såkalt RIB. Jeg kan ingenting om båt, men skjønte på min nordnorske familie at fire år var ungt for en slik tur, jeg burde holde godt i ham. Jeg sa det ikke til noen, men jeg var like spent på båtturen som på ørner. Kapteinen, en rolig mann i førtiårene, en fyr som for hundre år siden ville jobbet på hvalskute, pekte mot lofotfjellene. Det var der vi håpet å se ørnene. I de steile, kvasse, taggete, harde eldste fjellene i Norge, formet for 150 millioner år siden, og som skyter opp av havet. Vi startet i sakte fart utover, for så å øke. Sønnen min ville sitte på fanget. Sjøen var rolig for en båtelsker og truende for en amatør. Jeg snakket sønnen min konstant i øret, egentlig for å berolige oss begge. Vi duvet opp og ned. 20 meter fra land stoppet kapteinen motoren. Det var da det begynte. Det var så stille. Jeg hørte bølger, men det var likevel så stille. Jeg så opp i fjellveggen, nakken krummet bakover. Jeg snudde meg og så utover havet. Her var ubebodd. Her var kun oss. Og noe som har vært her bestandig. Det var både urovekkende og godt. Det prikket i huden. Kapteinen satte kikkerten til øyet. Etter noen minutter pekte han og sa kort: Der! Ja, der var den. Havørn. Den fløy rolig og dannet svarte streker mot det grå fjellet, deretter mot himmelen. Sønnen min stirret. Sekunder senere fyltes bildet av noe mer. En mindre fugl, en hurtigere, jaget bak ørna. Ørna fløy med selvtillit, men med litt krappere svinger enn før. Den hadde en jaktfalk etter seg. Jeg klarte knapt puste, jeg stirret. Sønnen min stirret. Minuttene gikk. Så ga jaktfalken seg. Vi var så oppglødd at vi ristet på hodet for å få ut energien. Kapteinen skrudde på motoren. Vi peiste på videre i havet. Da sovnet sønnen min. Minutter før gispet han. Nå lå bygutten utmattet av inntrykk i

DER! JA, DER VAR DEN. HAVØRN. DEN FLØY ROLIG OG DANNET SVARTE STREKER MOT DET GRÅ FJELLET. DERETTER HIMMELEN.

fanget mitt. Vi kjørte forbi unge klatrere i noen svaberg over havet. Millioner av års bølger mot land hadde gjort bergene her runde i kantene, som jeg tror menneskene ville ha blitt om også vi levde millioner av år. Vi kjørte videre. Vi så enda en ørn, så et ørnepar. Vi stirret igjen, men nå kjente jeg en ny følelse. Det var noe mer enn ørnene. Det ble klarere da vi kjørte videre, sjøen kom mot oss og den forsvant under oss, som om noen trakk bort gulvet i huset, for så å gi det tilbake rett før man falt. Det

KJETIL ØSTLI (37)
HALVT LOFOTVÆRING,
HALVT HALLINGDØL,
BOSATT I OSLO



Har de siste 15 årene skrevet for Aftenposten/A-magasinet. Har mottatt Arne Hestenes-prisen, NTBs språkpris og Schibsted Journalism Award. Har skrevet boken Politi & Røver (2009), for denne mottok han Brageprisen. Fisker (ørret, sjøørret). Har aldri styrt båt. Men liker å sitte i en. Hvis det ikke er bølger. Sier ja til alle som spør om han vil være med på båttur/seiltur. Gründer nå Norges første friluftsmagasin på nett: Harvest – Mennesket & Naturen som kommer i september. Det handler om menneskets lengsel etter natur og å komme seg ut på eventyr. Nettstedet er gratis.

var blått overalt, en stripe av hvitt skum etter oss, en perfekt sommerdag. Men det var noe annet, noe jeg ikke klarte å tyde. Vi stoppet igjen, ved et skjær nå. Jeg speidet mot himmelen, men skjønte at jeg så feil. Kapteinen så nemlig rett fremfor seg. Vi så etter seler. Og der var et hode! Selen virket stiv i nakken. Rett opp. Så rett ned. Og der var enda et hode. Jeg vekket sønnen min. Han lo. Han lo og lo. Jeg kjente igjen latteren. Han lo ikke fordi det var komisk, men fordi han var så glad. Etter en stund med selene kjørte vi tilbake mot fiskeværet. 20 knop. 25. 30. 35 knop. Vi duvet opp og ned. I høy fart, men sakte opp, sakte ned, vi flerret vannet, men det duvet. Da kjente jeg det. Det som var nytt for meg. Som må minne om religiøses følelse av omvendelse. Det var som om jeg var født til dette. Som om dette var svaret. Jeg lukket øynene og vinden sto og så på at jeg så vidt fikk puste, og jeg holdt hardt rundt sønnen min, og jeg kjente meg roligere enn på lenge. Jeg lukket øynene, helt til sønnen min brølte mot havet og fjellene og vinden:

FY FAEN.

Og litt lavere: FY FAEN.

Jeg skjønte med en gang hva han mente. Dette var språket en fireåring hadde for å beskrive alt som gikk gjennom ham. Jeg lo høyt, men latteren ble tatt av vinden. Jeg lukket øynene igjen, og sa et ord som jeg før jeg kom på havet alltid har likt å si: oseanfølelsen. ■■

HVA KOSTER DENNE MANNEN?



Skipsfører og redningsmann
Johan Leandersson, klar for innsats.

MANGE KAN TAKKE DEM FOR LIVET SITT. ANDRE SIER BARE HEI OG HA DET, ETTER Å HA FÅTT ASSISTANSE MED ET FLATT BATTERI. OPPDRAGENE FOR REDNINGSSELSKAPETS MANGE SJØANSATTE ER LIKE FORSKJELLIGE SOM DET FINNES BÅTFOLK. HVA KOSTER EN MODERNE REDNINGSMANN?

TEKST & FOTO *Frode Pedersen*

De setter andres liv foran sitt eget, vil mange si. Realiteten er at når Redningsselskapets redningsmenn og kvinner rykker ut, så er det med det beste utstyret og stor faglig kunnskap som ballast.

Johan Leandersson er en av flere skippere i Redningsselskapet som har kunnskapen i orden. I tillegg til sine skippersertifikater, har han også full redningsmannutdanning. Dette er en ønsket utvikling for RS-ansatte på sjøen.

– Ingen skal være i tvil om at når skøyta kommer til unnsetning, skal alle om bord kunne fylle sine roller. Vi har nok en jobb å gjøre med å få flere opp på ønsket nivå, men det er altså målet over litt tid, sier maritim direktør Odd Arne Haueng i RS.



Fra januar i år og ut august har redningsmennene hjulpet 11 000 personer på sjøen. Det er en økning på 2000 personer fra samme periode i fjor.

– Det er mange hos oss som har maritim kompetanse, men som regel er det vår redningskompetanse som gjør forskjellen, sier Haueng.

MARITIM REDNINGSMANN

Det stilles stadig strengere krav til en «redningsmann», og på Redningsselskapets egen skole i Stavern utdannes de fleste. Noen tjenester må fortsatt kjøpes eksternt, men Sjøredningsskolen regnes nå som ledende på sjøsikkerhetsutdanning, og brukes også av mange store og små rederier både i Norge og utlandet.

Her gis det også egne sikkerhetskurs for fiskere. For Redningsselskapet er det viktig å strukturere all opplæring av redningsmannskapene slik at de kan utføre sitt arbeid med god faglig forankring. Sjøredningskolen er sertifisert av Det Norske Veritas i henhold til «Standard for Certification of Maritime Training Centres».

Sjøredningsskolens hurtigbåtsimulator er også sertifisert av DNV. Skolen er godkjent av Sjøfartsdirektoratet som maritimt treningssenter.

Sjøredningskolen startet utdanning av maritime redningsmenn i oktober 2008. Dette er en spesialopplæring med utgangspunkt i «Nasjonal standard for redningsmenn». Gå gjerne inn på våre nettsider **rs.no** og søk på sjøredningsskolen, så finner du mer om virksomheten og hvilke kurs de arrangerer.

Redningsmann trinn 1 = 10 dager
Redningsmann trinn 2 = 5 dager
Redningsmann trinn 3 = 5 dager
Sum inkludert kurshyre
= 200 000 kroner

Dykkerutdanning 4 uker
= 100 000 kroner pr. ansatt, forutsatt at utdanningen skjer i arbeidstiden og ikke med kurshyre. I tillegg kommer hyre for vikaren.

Redningsmannsutrustning, ett til to sett per skøyte
= 20 000 kroner

Dykkerutstyr, ett til to sett per skøyte
= 100 000 kroner pr. skøyte

Grunnpakke uniform sommer og vinter
= 12 000 kroner

TOTALT: 432 000 kroner

(+)



total

432000

kroner





Marinemotorer

Perkins marinemotorer er stillegående og slitesterke. Rimelige reservedeler betyr god annenhåndsverdi over tid. Motorene kommer i mange versjoner både for strømproduksjon og fremdrift.



10 og 16 kW aggregat med kabinett

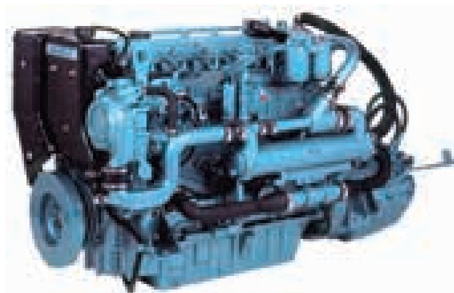
Aggregater for strømproduksjon om bord:

- 415GM	10,5 kWe v/1500 o/min
- 422GM	16,0 kWe v/1500 o/min
- 422TGM	22,0 kWe v/1500 o/min
- 44GM	38,0 kWe v/1500 o/min
- 44TGM	51,0 kWe v/1500 o/min
- 44TWGM	83,0 kWe v/1500 o/min
- 6TG2AM	104,0 kWe v/1500 o/min

Perkins marine fremdriftsmotorer har kompakte byggemål, lavt turtall og behagelig gange. I tillegg har motorene stort sylindervolum, noe som gir usedvanlig lang levetid. Selvsagt har de 2-polet elektrisk anlegg.

Fremdriftsmotorer for yrkes- og fritidsbruk:

- M130C	127 ahk	- 6,0 liter	- 2600 o/min
- M185C	182 ahk	- 6,0 liter	- 2100 o/min
- M215C	202 ahk	- 6,0 liter	- 2500 o/min



Et godt utbygd forhandlernett gir salg og service lokalt.



Industriveien 9 - 1473 Lørenskog
Tel. 67 91 2 8 00 - Faks 67 91 28 01
www.universal-diesel.no





DAB/DAB+ FM.RDS
BLUETOOTH

MOD 905



MOD 705.w

MOD 705.b





- Marine
- Spa
- Terasse
- Campingvogn
- Bobil

TILBEHØR

Forsterkere
USB kabel
Antenne

Høyttalare
Fjernkontroll





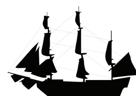








www.gussi.se
info@gussi.se



Tiden seiler aldri sin egen sjø

Sjøens folk har alltid hatt et spesielt forhold til uret. Moderne navigasjon var avhengig av at man kunne beregne tiden, og på den måten ble også et mobilt urverk utviklet for å følge sjøfarerne på de syv hav. I dag er armbåndsuret allemannseie, og aldri har utvalget vært større og funksjonene flere enn de er i dag.

Tekst: Frode Pedersen
I samarbeid med bladet Båtliv



Tømmermannen John Harrison var den som lyktes i å lage det første nøyaktige marinekronometer på midten av 1700-tallet. Han arbeidet med tre prototyper fra 1728 til 1761, som ledd i en konkurranse utlyst av britiske myndigheter. Slike ur ble tatt i bruk fra omkring 1800. Harrison ble en rik mann på sin klokkeoppfinnelse. Det var utlovet en premie på 20 000 pund for den som klarte å finne opp et presisjonsur til bruk på sjøen, og i dagens penger tilsvarer dette cirka 80 millioner kroner.

FOR FEMININT FOR MENN

Armbåndsuret, har på lik linje med biler, båter og motorsykler appellert til den mannlige delen av befolkningen. Noe av årsaken til dette kan være at uret på mange måter er en av de få juvelene menn kan smykke seg med. Det var ikke sånn den gangen Patek Phillipe fant opp armbåndsuret i sin nåværende form på slutten av 1800-tallet. Da ble det sett på som alt for feminint å ha klokken på armen. Men så kom en brasiliansk pionerflyger på banen, og spurte Louis Cartier om ikke han kunne lage et armbåndsur til ham som var lett å se når han var ute og fløy. Cartier var en poulær figur i visse Pariskretser, og vips så ble tiden festet til armen på stadig flere menn. Første verdenskrig gjorde armbåndsuret tilgjengelig for alle. Da ønsket feltherrene at soldatene lett skulle se hva klokken var uten å fikle nedi lomma midt i skuddvekslingene på krigsmarkene. På den måten startet masseproduksjonen av klokker slik vi kjenner dem i dag. ▶▶



VICTORINOX CHRONO 500
TITANKASSE MED SKRUE-BACK
MEKANISK URVERK MED HELIUMVENTIL
MINERALGLASS MED UV-FILTER
JUBILEUMSMODELL LAGET KUN I 198 EKSEMPLARER

VEKT-160 GRAM
STØRRELSE-48 MM
BATTERITID-3 ÅR
PRIS-NOK 4200,-



Tømmermannen John Harrison var den som lyktes i å lage det første nøyaktige marine-kronometer på midten av 1700-tallet. Han arbeidet med tre prototyper fra 1728 til 1761

TUSENVIS AV DESIGN

Det finnes i dag tusenvis av forskjellige klokkedesign, men ikke fullt så mange merker og produsenter. I følge Watchunion, som har en strålende oversikt, finnes det 664 rene produsenter på verdensbasis. Det er likevel noen som skiller seg ut og har fått en spesiell status. Merker som Rolex, Patek Phillip, IWC, Cartier, Corum, Audemars Piguet, Hublot, Edox, Tag Heuer, Breitling, Omega, Seiko, Certina, Longines og Oris har alle ligget i front når det gjelder både pris, og å utvikle de beste og mest stilsikre bruksurene for folk på farten.

Flere av disse igjen har skapt historie. Rolex med sin Sea Dweller er et sterkt statussymbol for alle pionerdykkerne i Nordsjøen, utviklet sammen med dykkerselskapet Comex på 60-tallet. I dag kapabel til å tåle trykk tilsvarende havdyp på 4000 meter. Corum Admirals Cup som seilerens flaggskip på armen. Certina med sine DS-utgaver gjorde sports- og dykkerurene mer tilgjengelige selv for de uten velfylt lommebok. Norsk-eide Timex og sveitsiske Swatch kastet seg inn på markedet med ur som så ut som om de kostet en formue, men var så billige at man kunne kjøpe et ur som matchet skjorten. Timex var vel egentlig med og oppfant digitalklokkene. I dag ledes dette markedet av blant andre Suunto, som har satset ene og alene på å rendyrke sportsuret. Om det ikke eksisterer et ur for hver gren av ekstremsportene, så er det likevel nesten sant.

ROLEX ER RÅEST

Historien til Rolex har vært en ubrutt rekke milepæler innen urmakerteknologi: Verdens første kronometersertifikat for et armbåndsur. Verdens første 100 % vanntette urkasse. Oppfinnelsen av den automatiske trekkmekanismen Perpetual Movement. Det som gjør en Rolex unik i dag, er kombinasjonen av tradisjon og modernitet. Tradisjon fordi Rolex urene hele tiden har blitt produsert etter de samme strenge standardene ved verksteder i Sveits. Modernitet fordi instrumentene som benyttes i produksjonen av Rolex representerer de siste nyvinningene innen avansert, spesialisert teknologi.

Cartier solgte i bøtter og spann til de velhavende av sine firkantede og flate ur med romertall. Nå skal det være størst mulig urkasse, med kraftige reimer eller lenker. Merkene er fortsatt de samme, selv om denne utviklingen også har gitt oss flere produsenter å velge i. Et slikt eksempel er historien om sveitsisk-amerikanske Luminox. Klokkegründeren Barry Cohen kom i 1989 over en sveitsisk oppfinnelse hvor tallene på urskiven kunne holde seg selvlysende i minst 25 år. Samtidig var Sjefen for Navy Seals i Amerika på utkikk etter en klokke til sine soldater som fungerte bedre om natten. Etter det har Luminiox også fått i oppdrag å utvikle en klokke for pilotene om bord i kampflyet F-117 Nighthawk, som igjen førte til en leveringsavtale av eksklusive klokker til Lockheed Martin.



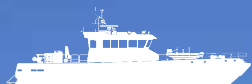
◀ **Cartier** solgte i bøtter og spann til de velhavende av sine firkantede og flate ur med romertall.

▼ **Rolex Sea Dweller** er vel selve urklokken når det gjelder å skape image ut av et armbåndsur. Etterlignet av mange, men det finnes bare en ekte Rolex. Råere enn dette blir det ikke.



GODE VAREMERKER

Sånt blir det både status, penger og berømmelse av. Stadig flere bransjer ønsker å identifisere seg med tidsånden, og da tar man ofte inn en urprodusent som skal toppe laget. Harley Davidson er jo mest kjent for sine motorsykler, men de har selvsagt en egen klokkekolleksjon som designmessig følger opp imaget fra bikerkulturen. Swiss Army knife kjenner vi alle, produsenten Victorinox har nå satset på en egen klokkeserie beregnet på folk som også «bruker kniven». Kjøper man denne type klokker, forventer man selvsagt samme kvalitet som varemerket representerer. Den sveitsiske klokkeprodusenten Edox produserer rundt 800 000 prestisjeur hvert år. Edox lager klokker til mange av de mest kjente urmerkene i verden, men hvilke det er snakk om, holdes hemmelig. De sveitsiske luksusmerkene liker nemlig å skryte av at de lager klokkene på egne fabrikker. Edox selger cirka 10 prosent av den totale produksjonen med egen logo. Av selskapets egenproduserte klokker er det båtklokkene som er lokomotivet, og Bjørn Rune Gjelsten og hans Spirit of Norway var spydspiss i denne satsingen. Nå markedsfører Bård Eker og Hydrolift merket i Norge. ■■



SIKKERHETSKURS SKAPER DEBATT



TERJE OG TORBJØRN BREIVIK TOK ANSVAR FOR EGEN SIKKERHET. DET REDDET LIVET DERES. SIKKERHETSKURS FOR FISKERE LEGGES OM, MEN IKKE ALLE ER ENIGE I FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTETS NYE KURSENDRING.

TEKST & FOTO *Sofi Lundin*

FRA 1. JULI I ÅR ER DET HELT SLUTT PÅ ORDNINGEN MED AMBULERENDE UNDERVISNING






REDNINGSSELSKAPET

– JEG VISSTE JO HVORDAN DET VAR Å HA PÅ EN RED- NINGSDRAKT OG HVORDAN DET FØLTES Å HOPPE I SJØEN. DET HJALP VEL- DIG AT JEG HADDE PRØVD DETTE PÅ SIKKERHETS- KURS TIDLIGERE.



◀ **Ingen tilfeldighet.** Terje og Torbjørn var heldige som overlevde. I følge Terje var det ingen tilfeldighet at alt gikk så bra.

▼ **Alle fiskere** i Norge må gjennomføre et obligatorisk sikkerhetskurs.



Etter mange år på sjøen kom dagen som forandret livet til fiskeren Terje Breivik og familien hans for alltid. Om ettermiddagen, den 25. februar 2013, var fiskebåten «Hydra» full av fisk. Terje og sønnen Torbjørn (18) var på vei hjem etter en vanlig arbeidsdag. Det blåste sørvest frisk bris, og «Hydra» hadde satt kurs mot Vandsøya, da Terje oppdaget at båten tok inn vann.

Garnlenka om bord forskjøv seg og ga slagside, og vannet begynte å fylle båten. Terje forsto at de måtte ha hjelp og sendte alarmen «Mayday» via VHF. Samtidig som «Hydra» sakte, men sikkert tok inn stadig mer vann, tok far og sønn på seg redningsdrakter og forberedte seg på å hoppe i havet.

Et stykke unna lå en fiskebåt som kom for å hjelpe, og like etter var også redningsskøyta «Harald V» på plass.

Terje og Torbjørn kom seg trygt i land, og marerittet som kunne ha endt med døden, var over på mindre enn en time.

INGEN TILFELDIGHET

Terje og Torbjørn var heldige som overlevde, men ifølge Terje var det ingen tilfeldighet at alt gikk så bra.

– Jeg har alltid vært flink til å oppdatere meg sikkerhetsmessig. Vi bruker redningsvest, og utstyret om bord er alltid i tipp-topp stand. I tillegg har jeg noe mer sikkerhetskurs enn det som kreves for disse båtene, sier Terje.

Han forteller at de har mye å takke sikkerhetskursene for i dag.

– Når du kommer i en nødssituasjon, betyr det mye at du vet hvordan du skal agere. Jeg er flink til å ta ting med ro, og det er mye på grunn av at jeg føler meg trygg på kunnskapen jeg har fått.

FØRSTE FISKETUREN

Dette var Torbjørns første tur som lærling på vinterfiske, og han beskriver hvordan det var å måtte forlate den synkende båten.

– Jeg var veldig redd da jeg merket at ting gikk galt, men det hjalp veldig at far tok det sånn med ro. Han kan til tider

være litt *for* rolig, sier Torbjørn og forteller at han gruet seg til å hoppe i havet.

– Jeg visste jo hvordan det var å ha på en redningsdrakt og hvordan det føltes å hoppe i sjøen. Det var godt at jeg hadde prøvd dette på sikkerhetskurs tidligere. Hvis ikke, hadde jeg kanskje ikke turt å hoppe.

Terje, som har tatt flere kurs i nærheten av der han bor, sier at det kan bli vanskelig for fiskerne dersom det blir for få kurssentre og lange avstander:

– Jeg vet ikke hva den nye ordningen vil bety for fiskerne økonomisk, men jeg tror at færre fiskere vil dra på kurs hvis det blir lang reisevei og store utgifter.

SIKKERHETSKURS PÅ SJØREDNINGSSKOLEN

Alle fiskere i Norge må gjennomføre et obligatorisk sikkerhetskurs (SOFF).

På den andre siden av Norge, nærmere bestemt i kystbyen Stavern, er Jarl Berge, Jan Borgen og de andre ansatte ved Sjøredningsskolen klare for å begynne undervisninga for en gruppe fiskere som har meldt seg på sikkerhetskurset.

Via en kontrakt med Fiskeri- og kystdepartementet har Sjøredningsskolen holdt sikkerhetskurs siden januar 2012 og sørget for å lære nær tusen fiskere sjøsikkerhet.

– Om et par timer har dere redningsdrakter på og skal bli reddet av et helikopter, sier Jan Borgen og ser ut over et fullsatt kurslokale. Det er kursets tredje dag, og dagens hovedemner er praktiske øvelser med redningsflåte og en stor redningsøvelse med helikopter ute på fjorden.

De 34 deltakerne har variert bakgrunn. Noen arbeider på store trålere, andre på mindre fiskebåter. Det er også flere som har en helt annen bakgrunn. Felles for alle er at de trenger sikkerhetsopplæring for en framtid på sjøen.

Mannskapet på redningsskøyta «Askerbæringen» gir praktisk undervisning av sikkerhetsutstyr på brygga før de er klare for å assistere helikopteret ute på fjorden. ▶▶



Sjarkfiskere er overrepresentert i statistikken og står for hele 43 prosent av dødsulykkene i fiskeflåten



Sjøsikkerhet: Via en kontrakt med Fiskeri- og kystdepartementet har Sjøredningsskolen holdt sikkerhetskurs siden januar 2012 og lært nær tusen fiskere sjøsikkerhet.

Vinden fra helikopteret lager store bølger, og det skal både balanse og mot til for å komme opp i redningsselen og bli heist opp i helikopteret.

MISTER AMBULERENDE OPPLÆRING

Sikkerhetskurset for fiskere har vært obligatorisk for alle i fiskeflåten siden 1981. Fram til 2011 ble sikkerhetsopplæringen holdt om bord i M/S «Kongsnes», som gikk fra havn til havn langs hele norskekysten.

Jan Borgen har vært skipper om bord i M/S «Viksfjord», som har fungert som undervisningsfartøy siden Sjøredningsskolen overtok sikkerhetskursene i begynnelsen av 2012.

Fra 1. juli i år er det helt slutt på ordningen med ambulerende fartøy. Fiskeri- og kystdepartementet har iverksatt en ny fagplan, og kursene vil nå bli holdt på landbaserte sentere. Dette er ikke alle fornøyd med.

– SKAMMELIG BESLUTNING

Formannen i Norges Fiskarlag, Reidar Nilsen, er en av dem som er skuffet over beslutningen.

> **DET ER SKAMMELIG AT DET IKKE SKAL VÆRE MIDLER TIL ET BRUKERTILPASSET KURS FOR SIKKERHETEN I FISKERIENE**

– Ordningen vi hadde med opplæringsfartøy fungerte veldig bra. Nå synes jeg at hele sikkerhetsopplæringa er satt på spill, sier Nilsen.

– Norge er en stor sjøfartsnasjon, og fiskerinæringen er en av våre største eksportnæringer. Det er skammelig at det ikke skal være midler til å opprettholde et brukertilpasset kurs for sikkerheten i fiskeriene, sier Nilsen og forteller at Fiskarlaget er redd for at det blir for få godkjente sentre og dermed lange reiseavstander for fiskerne.

Han mener at et ambulerende fartøy er en forutsetning for at tilbudet skal nå ut til alle.

– Slik klarer du å fange opp mange flere, også dem som aldri kan tenke seg å reise noe sted. Vi har mange ungdommer som ikke helt vet hva de skal bli, og de tar ikke kurset hvis de må reise langt. Denne nye ordningen kan bidra til at det blir færre som tar kurset, slår han fast.

ET BEDRE TILBUD?

– Fiskeri- og kystdepartementet har ut-arbeidet en ny fagplan fordi de internasjonale kravene til sikkerhetsopplæring er skjerpet. Et ambulerende fartøy er for kostbart, og vi ønsker å bruke pengene på selve kurset, på sikkerheten og ikke på fartøydrift, sier politisk rådgiver ▶▶

ved Fiskeri- og kystdepartementet Tord Dale i et epost-intervju.

– I dag er det seks sentre som har fått godkjent fra Sjøfartsdirektoratet. Sjøredningsskolen i Stavern er ett av dem, og det er flere som er i ferd med å søke om godkjenning. Det forventes at fiskerne vil få et godt og geografisk variert kurstilbud, med betydelig større samlet kapasitet og forutsigbarhet enn på det gamle opplæringsfartøyet, sier Dale.

– JEG SKULLE ØNSKE AT DET BLE GITT SIKKERHETSUNDERVISNING MED MULIGHET TIL PRAKTISK ØVELSE OM BORD I EN SJARK.

LITEN OPPSLUTNING

Jarl Berge, leder ved Sjøredningsskolen i Stavern, mener som Reidar Nilsen at den nye ordningen kan bli negativ for fiskerne.

– Vi her ved Sjøredningsskolen har hatt ansvaret for ambulerende SOFF-kurs i halvannet år, og har på den tiden hatt rundt 1000 fiskere på kurs. Det kunne vært langt flere, sier Berge og forteller at det er en stor utfordring å nå ut til fiskerne.

– Jeg er redd det kan bli enda vanskeligere når det ambulerende tilbudet blir helt borte, sier han.

– ALT FOR GENERELT

Sjarkfiskere er overrepresentert i statistikken og står for hele 43 prosent av dødsulykkene i fiskeflåten. Jarl Berge er redd mange sjarkfiskere ikke kommer til å møte opp på sikkerhetskurs hvis avstanden til nærmeste senter blir for stor. Han synes også at det burde gis rom for sikkerhetskurs som går mer spesifikt på sjarkfiske.

– Ifølge den nye fagplanen, blir grunnkurset på 50 timer og gir godkjenning for arbeid på alle skip, ikke bare fiskefartøy. Dette betyr at det blant annet blir lagt mer vekt på røykdykking, selv om dette er av en sjelden ulykkesårsak blant fiskere. Ifølge SINTEF Fiskeri og havbruk var det kun én prosent av fiskerne som omkom i branner over en 23-årsperiode.

– Repetisjonskurset, som er på 20 timer, vil imidlertid ha fokus på de fiskerispesifikke emnene, som tas med som et fire timers tillegg til den ordinære undervisningen for sjøfolk, sier Berge.

KAMERATENE DØDE

Remi Hatland er sjarkfisker på Rørvik. Det var han og faren som reddet Terje og sønnen i februar. For Remi er sikkerhetskurs avgjørende for å handle riktig i en nødssituasjon, men sier seg enig med Jarl Berge i at det må finnes sikkerhetskurs som går mer spesifikt på sjarkfiske.

– Hverdagen om bord i en sjark er veldig annerledes enn hverdagen på et stort skip, og en nødssituasjon blir en helt annen når man er alene om bord. Jeg skulle ønske at det ble gitt sikkerhetsundervisning med mulighet til praktisk øvelse om bord i en sjark. Det ville gjort det betydelig mer realistisk å forberede seg på en nødssituasjon.

MISTET ALT

Det er sensommer i Rørvik, og det har gått fem måneder siden familien Breiviks fiskebåt sank. Et stykke unna redningsskøyta «Harald V» ligger en ny 43-fots fiskebåt ved kaien. Det er kø på brygga. Familien Breivik er kjent for å ha fantastisk gode reker, og den nye båten har brakt fiskelykke og håp om framtiden.

– Velkommen om bord, sier Elin, kona til Terje, og viser meg inn i familiens nye «Hydra». Elin forteller om de siste månedene, som mest har dreiet seg om å komme tilbake til hverdagen igjen. Det har vært en tøff tid for henne, som holdt på å miste to av de kjæreste hun har.

– Hvis ikke Terje hadde kunnet det han vet om sjøsikkerhet, og hvis ikke Remi og faren hans hadde kommet, tør jeg ikke å tenke på hvordan dette ville ha gått, sier hun og får tårer i øynene.

– Vi har virkelig kjempet for å komme på beina igjen. Månedene siden ulykken har vært den tøffeste tiden i våre liv.

– Det er klart jeg ønsker at guttene mine hadde en vanlig kontorjobb noen ganger, men det tviler jeg på vil noen gang skje. Fiske er ikke en jobb, men en livsstil. Livene deres er på sjøen – sånn er det bare.



FAKTA ULYKKER I FISKEFLÅTEN:

Arbeidet innen fiskeriene er nesten fem ganger farligere enn arbeid innen landbruket, og hele sju ganger farligere enn offshore-arbeid.

Det er hele ti ganger farligere å være norsk havfisker enn norsk bonde

I perioden januar 1990 til mai 2013 ble det registrert 295 omkomne yrkesfiskere. Hittil i år har fire fiskere omkommet, tre av dem var sjarkfiskere.

194 av de omkomne (66 prosent) tilhørte den mindre kystfiskeflåten. 118 (61 prosent) av dem som omkom i den mindre kystfiskeflåten var alene om bord da ulykken skjedde.

I perioden januar 2000 – mars 2013 ble det registrert 2459 personskader. Årsakene til ulykkene er mange, men felles for de fleste er mangel på risikovurdering i forkant.

Ulykkeshendelser som tar flest fiskerliv, er: Fartøyforlis/havari, over bord-ulykker, drukning ved fartøy i havn, slag-/klemskader under arbeid om bord.

Kilde: SINTEF Fiskeri og havbruk



BÅTNYTT
av Pål Silberg

Store motorer: Det var ikke så rart at den amerikanske eieren kalte byggenummer én «Expresso». Over 2000 hester koblet til vannjetaggregat gir en toppfart på 40 knop.

Ulv i fåreklær

NISI 1700 har en toppfart på 40 knop. Farten besørges av to Caterpillar-motorer som har en effekt på 1136 hester.

Prosjektet ble presentert for potensielle kunder om bord i NISI 2400 på båtutstillingene i Cannes og Monaco i 2012. De to båtene har samme stil, med moderne, rett baug og et overbygg som har profesjonelt preg, uten at linjene ødelegges. Den første NISI 1700 ble solgt til en amerikaner. Det kinesiske verftet fikk båten sjøsatt og levert sommeren 2013. Innredningen består av to store og én liten lugar og to bad på det nedre dekket. Salongen er innredet med langsgående bysse på babord side og en sittegruppe pluss styreposisjon med plass til to på styrbord side. Flybridge er liten og fungerer bare som en styreplass med midtstilt førerposisjon.

Prisen for båten er et sted mellom seks og syv millioner kroner.

STADIG LITT BEDRE

Den nye modellen til Yamarin har betegnelsen 56 Bow Rider. Båten er snaut seks meter lang og 2,25 meter bred. Yamarin anbefaler at man bruker en motor som yter fra 80 til 115 hester.

Yamarin er kjent for gode sjøegenskaper. Det nye skroget har fornuftige proporsjoner. 56 BR leveres som standard med blant annet fast tank på 91 liter, instrumenter, hydraulisk styring og kalesje. Båten har et stort rom under akterbenken med rustfri gassdemper, ankerbokser for og akter og låsbart hanskerom. På dashbordet er det montert to Yamaha LAN-multifunksjonsinstrumenter. De er plassert slik at det også er enkelt å fastmontere en kartplotter med 9 tommers skjerm.



Godkjent for seks: Yamarin 56 Bow Rider er godkjent for seks personer. Den kommer i salg som 2014-modell.



Vinden som vokser

Windy utvider med en ny modell basert på det samme konseptet som 31 Zonda.

Da er det jo helt naturlig å kalle båten for 39 Grand Zonda. Større lengde og bredde og høyere fribord gir mer plass om bord. Cockpiten er innredet på samme måte som i 31-foteren, med store, godt polstrete seter forut ved vindskjermen, en sittegruppe og solseng. Fortsatt er 39-foteren en typisk daycruiser, men den blir mer rikholdig under dekk. Plassen er utnyttet til to lugarer, bad med dusj og en liten, kompakt bysse.

Det er Dubois Naval Architects, ansvarlig for den 52 fot lange, sorte følgebåten til Kjell Inge Røkke, som har konstruert skrog og designet dekket. Innredningen har Windy denne gangen overlatt til Design Unlimited.

Få detaljer: Foreløpig har ikke Windy røpet så mye. Det antydes at båten får en toppfart på 45 knop, og den skal være klar til levering i 2014.

Gloferskt seil

Dristig fleksibilitet

Beneteau Oceanis 38 nærmer seg en motorbåt, med store vinduer i skrogsidene, en ryddig cockpit hvor storseilet skjøtes til en targabøyle og akterspeil som kan felles ned, slik at båten får badeplattform når den ligger stille.

Fra sin posisjon akter i cockpiten, hvor det er to store ratt, har rormannen kontroll med det aller meste. Mellom benkene i cockpiten er det montert et rimelig stort klaffebord.

Under dekk tilbyr Beneteau båten i fire versjoner. To av dem er nærmest ribbet for innredning. Byssa er minimal, og det er ikke skott mellom soveplassen forut og salongen.

Vi tror nok de fleste vil se nærmere på en versjon med U-formet sittegruppe i salongen og langsgående bysse på styrbord side, normal lugar forut og én eller to lugarer i akterskipet. Det er Finot-Conq Architectes som har konstruert det 11,13 meter lange skroget. Det leveres med en dyp eller en grunn kjøl. Under dekk har Nauta Design bestemt interiøret.


Akterspeilet kan felles ned til en badeplattform.

Moderniserte tradisjoner

Bavaria lanserer nye modeller som perler på en snor. 37-foteren var akkurat sjøsatt, og i løpet av høsten får importøren den nye 41-foteren i Cruiser-serien til Norge. Prisen er ikke fastsatt, men levert i Oslo, vil den nok havne på cirka 1,5 millioner kroner.


Tradisjonell funksjonalisme.

Bavaria er ikke den produsenten som kommer med de aller dristigste løsningene. Tyskerne satser på tradisjonell funksjonalisme og båter som ser ut som seilbåter. Den nye modellen har vinduer i skrogsidene og store overlysluker i dekket, men det er pent og harmonisk dandert og bryter ikke med inntrykket av en tradisjonell og samtidig moderne seilbåt.

Standardløsningen under dekk er tre lugarer og to bad. Det ene badet er stort og har separat dusjnisje. Den langs-gående byssa og navigasjons-plassen
er montert på babord side i salongen.

1200 kombinasjoner

Hanse 505 erstatter 495 i modellutvalget til den tyske produsenten. Ifølge verftet har 505 imidlertid mer til felles med 575, som ble introdusert i fjor.

Hanse har vært i front når det gjelder fleksibilitet og modulbygging. Tar man med alt fra layout til materialer, farger og stoffer, har en kunde 1200 alternativer å forholde seg til. Standardløsningen under dekk i båten, som er 15,4 meter lang, er tre rommelige lugarer. Det er imidlertid mulig å få båten med seks lugarer og soveplass til 11 personer.

Hanse har overlatt konstruksjonen til judel/vrolijk & co. De har gitt skroget en lengde på 14,85 meter. Det betyr at båten er «sertifikatfri» i Norge. Hanse 505 har en kjøl som veier 4000 kilo og som gir båten et dyptgående på 2,38 meter. En kortere og tyngre kjøl kan også leveres. Seilarealet er oppgitt til 129 kvadratmeter.

I løpet av sommeren kjøpte Aurelius AG, som er majoritetsaksjonær i Hanse, rettighetene til å produsere og markedsføre det engelske motorbåtmerket Sealine. Fra før inngår Fjord, Moody og Dehler i den tyske verftsgruppen.


Tre lugarer er standardløsning, men seks er mulig.

Takk, Båtforbundet!

PÅ BRYGGEKANTEN
leif magnar



Min kone og jeg er på vei for å handle inn til en langhelg om bord. I det fine været sykler vi til kjøpesenteret et stykke fra båthavna.

Det er varmt, vi tar oss god tid. Lua kommer fort av. Jeg legger den i sykkelkurva.

Matvarene er snart på plass. Min kone vil fortsatt kjøpe noen småsaker og ber meg vente utenfor.

En ny, utenlandsk registrert bil stopper foran meg. En velstelt, ung mann ruller ned ruta. Han spør meget høflig og på brukbart engelsk om jeg kan vise ham retningen til hovedveien. Det er en enkel sak, og han takker for hjelpen, igjen utsøkt høflig.

– Snakker De kanskje også italiensk? spør han. Jeg svarer at vi bør nok holde oss til engelsk.

Den unge mannen åpner bildøra og stiger ut. Han har gråblå, velsittende dress, lys, småmønstret skjorte som er tekkelig gjenkneppet og mørkebrune sko, blankpusset som til militær parade.

Selger, tenker jeg.

– Kanskje De også kunne være så vennlig å hjelpe meg med en annen sak, sier han og ser granskende på meg.

– Jeg er nemlig på vei hjem til Italia etter en stor varemesse, der firmaet mitt viste fram produktene sine. Vi solgte meget godt, men jeg ble sittende igjen med noen få varer, og det er dumt å frakte dem tilbake hele veien gjennom Europa. Kunne De tenke Dem å overta en liten koffert med førsteklasses kjøkkenkniver i alle størrelser for en billig penge?

– De skal få den svært rimelig, faktisk billigere enn engrosprisen til våre forhandlere, bare så jeg blir kvitt den, sier han og henter en liten, svart koffert fra bilen og legger den på bagasjelokket. I kofferten ligger rundt et dusin profesjonelt utseende kniver i ulike størrelser sirlig på rekke og rad, sammen med et solid knivstål til å kvesse dem med og en magnetisk veggholder.

– Alt er i aller beste kvalitet, som De ser, sier han og rekker meg en kniv til inspeksjon.

– Prisen er litt avhengig av hvordan De ønsker å betale. Jeg tar helst kontanter, men De kan også betale med kort, og da forstår De sikkert at jeg må legge på prisen litt.

– Fine kniver, ikke sant, sier han med et smil som på ingen måte stemmer med de kalde øynene. Han lener seg bakover mot bilen og vurderer meg nøye.

En vaskeekte bondefanger. Det opplegget der har jeg hørt om. Nå hadde det vært fint om det kom forbi en politibil, tenker jeg.

Med ett slår det ned i meg at jeg har på en mørkeblå skjorte med Kongelig Norsk Båtforbunds imponerende merke på brystet – gullkrone og anker. Den kan sikkert gi et offisielt inntrykk. I sykkelkurva ligger den mørkeblå lua, også med Båtforbundets staselige merke. Jeg setter den på hodet og sier, bestemt og med fast blikk:

– La meg få se dine identifikasjonspapirer!

Han blir visst ganske forskrekket. Han måler meg raskt opp og ned og ser med ett ikke fullt så selvsikker ut. Han går nok raskt igjennom sine muligheter. Så lukker han kofferten med knivene og sier:

– Vil De være så snill og holde kofferten litt for meg? Papirene mine ligger i bagasjerommet, jeg skal bare hente nøkkelen.

Han rekker meg kofferten, setter seg inn i bilen og griper etter nøkkelen.

Før jeg får sukk for meg, har han startet motoren, tar løs med et kraftig rykk, og borte er han. Bare en svak duft av eksos og kostbar herreparfyme henger igjen.

Da min kone kommer, står jeg med knivkofferten i handa og et skjevt glis.

– Hva har du kjøpt? spør hun.

Hun får historien, så ler vi hjertelig, begge to.

Den kvelden henger vi opp en magnetisk holder på skottet i byssa, med en imponerende samling av profesjonelle kokkekniver i alle størrelser og i aller beste kvalitet.

Så tar vi en aldri så liten ankerdram og sender en vennlig hilsen pr. tankeoverføring:

– Tusen takk, Båtforbundet!





Båtvarmeren øker komforten om bord og forlenger båtsesongen.

Ny varmer – enklere enn du tror

VARMEAPPARATET OM BORD HOS OSS HAR JOBBET SIDEN «JULIE II» VAR NY I 1986 OG VISTE KLARE TEGN TIL ALDERDOMSSVAKHET. DA VAR VALGET KLART: AVMØNSTRING! HØYE TEMPERATURER, SKJULTE FLAMMER OG BRENNENDE VÆSKE GIR IKKE ROM FOR KOMPROMISSER. BYTTET ER ENKLERE ENN DU TROR.

TEKST & FOTO *Ingvar J. Ørmennæset*



Wallas båtvarmere bruker minimalt med strøm og er meget enkle å installere.

Mange har båter fra en tid da varmeapparatene fortsatt var i utviklingsfasen. Mye har skjedd siden den tiden, og stadig flere leverandører ser at byttemarkedet begynner å bli interessant.

Opplegget vi allerede hadde i båten med varmeslanger, strøm og drivstofftilførsel kunne fortsatt brukes. Det gjorde jobben overkommelig.

Som hos oss i «Julie II», kan du bli nødt til å bytte eksosopplegg. Varmeslangene kan være av forskjellig dimensjon, men det lar seg løse med overganger.

VALG BLANT MANGE GODE VARMERE

De fleste varmerne på markedet er blitt svært gode. Oppstår det problemer med dem, skyldes det gjerne feil utenfor varmeren; monteringsfeil, feil på strømtilførsel eller drivstoffproblemer.

Etter erfaring med forskjellige typer varmere gjennom et langt båtliv, var det apparatene fra Wallas som sto igjen som et klart førstevalg for meg, av flere

årsaker. Den viktigste grunnen er driftsstabiliteten. Jeg har opplevd krøll med de fleste apparater, men aldri med Wallas, verken parafinapparatet eller dieselapparatene. Det gjør noe med tiltroen.

Støy er en plage. Wallasene er stillegående. Med riktig montering er de knapt hørbare, ikke minst for båtnaboene. Det er ikke moro å ligge side ved side med en båt som har et støyende varmeapparat med eksos som lukter, og som i verste fall surrer og går hele natta.

Et viktig moment for meg er at Wallasvarmerne antakelig har den beste totale effektiviteten av varmerne på markedet, hvis man ser effekt i forhold til forbruk av både strøm og drivstoff.

DRIVSTOFF OG STØRRELSE

Parafin (lampeolje) eller diesel?

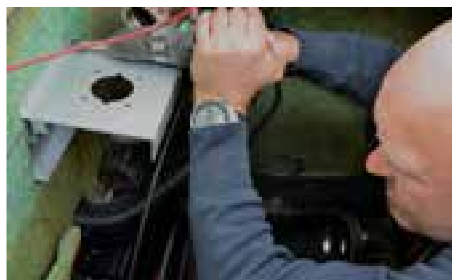
I en dieseldrevet båt er valget greit. Brennerne er nå så bra at man med anbefalt vedlikehold ikke har problemer med driftsstabiliteten.

Vi har lang erfaring med parafinapparat i planende båt. Til tross for mye og røff båtbruk, sviktet ikke apparatet én eneste gang. I de nye populære kompaktbåtene, ofte med påhengsmotor, er parafin et åpenbart valg.

Salgssjef Vidar Moe hos importøren Sunwind Gylling AS sier at folk har en tendens til å kjøpe for store apparater. Da jeg antydet 40Dt-modellen, jekket han meg fort ned til 30Dt. For stort apparat fører til at kapasiteten aldri helt blir utnyttet. Det kan bety utilstrekkelig forbrenning, med driftsproblemer og i verste fall stans som resultat.

På sidene til www.sunwind.no vil du finne hjelp både til varmervalg og -installasjon.

Bildene viser noen av momentene og løsningene vi benyttet under monteringen. Ha en varm sommer – både ute og inne!



1 I MOTORROMMET: Du ser av fargeforskjellen på isolasjonen at vi valgte å montere Wallasen på det stedet der den gamle varmeren satt. Dermed kunne vi bruke om igjen store deler av det eksisterende opplegget. Monteringsbraketten gjør det enkelt å montere eller demontere varmerenheten for service eller eventuell reparasjon.



2 RYDDIG OG ORDENTLIG: Monteringsdelene er vel tilrettelagt. Hvis det er forskjell på dimensjonene på nye og gamle varmluftsrør, trenger du overganger mellom de gamle og nye rørene.



3 MYE RØR: Varmluftsrørene tar plass. Hvis du, som oss, har rør med mindre diameter fra før, må du sjekke hvor langt fra varmeren du kan strupe diameteren med en overgang. Wallasen har to utløp. Skal du fordele luften mellom lugarene med en «Y», må det som en tommelfingerregel være tre meter mellom apparatet og overgangen til mindre diameter.



4 UT OG INN I SAMME HULL: Vi var så heldige at det gamle eksoshullet passet. På Wallasen går eksosrøret inni røret til forbrenningsluften. Det betyr at forbrenningsluften kjøler eksosslangen, slik at røret ikke blir alt for varmt.



5 TEIT: Her er koblingen for dieseltilførselen. Det er helt avgjørende at den teites til skikkelig, slik at det ikke blir lekkasje, eller trekkes det inn luft. For øvrig var det kurant å koble den nye slangen sammen med den gamle.



6 SANNHETENS ØYEBLIKK: Ved første oppstart trenger du kanskje å prøve et par ganger, men hvis du har gjort alt riktig, skal det se sånn ut.



NYHET

AUTOMATISK BRANNSLUKKINGS-AMPULL FRA BONTELL

Dette er et nytt og revolusjonerende brannsikringsprodukt som festes på vegg eller i tak. Hver ampull sikrer et område på åtte kubikkmeter. Oppstår det brann innenfor dette området, og temperaturen kommer opp i 90 grader, vil ampullen utløse seg automatisk. Bontell kan brukes til å slukke brann i elektriske anlegg og i ulike materialer, både i fast, flytende og gassform. Bruksområder: Alle steder hvor det er fare for brann, som kjøkken, bil, båt (motorrom), campingvogn, hytte.

PRIS: 2480 KRONER

Nyheter & HØSTPRODUKTER



TEKST & FOTO *Sofi Lundin*

GIFTFRI FROSTVÆSKE

Dette er ifølge produsenten det beste alternativet for å frostsikre ferskvannsopplegg og septik. Forhindrer frost i rør, avløp, vannlåser, toaletter og vanntanker i båter, hytter, campingvogner, bobiler, busser og andre steder som er utsatt for frost ved sesonglagring.

▼ **PRIS: 259 KRONER (3 LITER)**

STOPP LEKKASJEN MED «STAY AFLOAT» ▲

Tetter ødelagte gjennomføringer, sprekker og hull over og under vannlinjen på en rask og effektiv måte. Stay Afloat-massen former seg umiddelbart og fester seg godt på plast, glassfiber, tre, stål og aluminium.

PRIS: 239 KRONER







NYHET

ROBSHIP FALLPOSE

Praktisk, stilren og solid fallpose som monteres enkelt med sugekopp eller medfølgende skruer. Fallposen har nettingbunn og vanntett trekk for best mulig beskyttelse av fall og skjøter.

PRIS: 779 KRONER

PRODUKTENE FANT VI DENNE GANG HOS MARITIM BÅTUTSTYR



LITEN OG LETT VARMEVIFTE
Meget støysvak varmevifte, som effektivt tar bort fukt. Viften har trinnløs regulering og en innebygd veltesikring, som som gjør at den automatisk slås av hvis den velter.

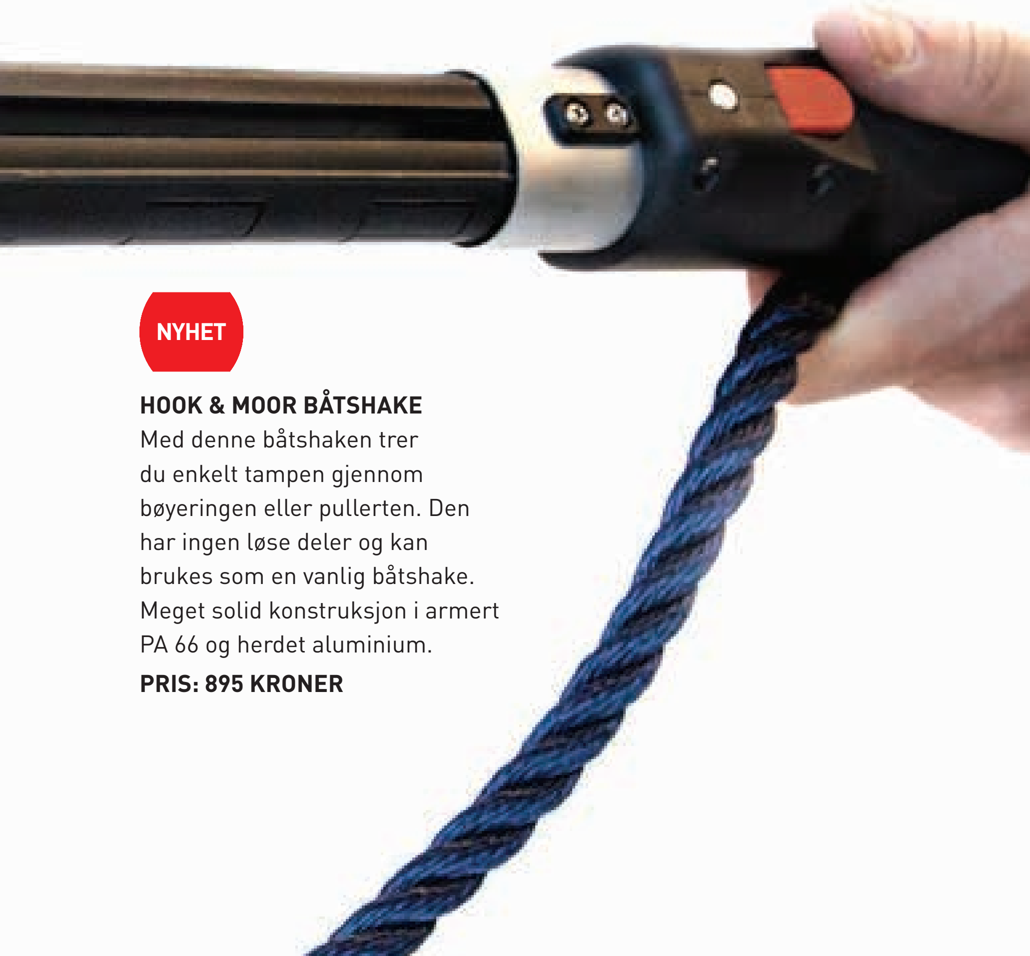
PRIS: 589 KRONER





NY GPS FRA GARMIN
Med nytt design, forbedret touchscreen og posisjonsteknologi, kommer disse nye modellene med et vell av nye funksjoner. Uavhengig av om man velger en GPSMAP 527/527xs med en høyoppløst 5" VGA skjerm, eller en GPSMAP 721/721xs med en høyoppløst 7" multi-touch skjerm, får man et klart og tydelig bilde. Begge seriene er designet for bakmontering (slik at dashbordet forblir helt flatt), "vanlig" flushmontering samt brakettmontering. Garmin har også integrert funksjoner som Wi-Fi og Bluetooth.

PRIS: 5880 KRONER





HOOK & MOOR BÅTSHAKE
Med denne båtshaken trer du enkelt tampen gjennom bøyeringen eller pullerten. Den har ingen løse deler og kan brukes som en vanlig båtshake. Meget solid konstruksjon i armert PA 66 og herdet aluminium.

PRIS: 895 KRONER



SELVVULKANISERENDE SILIKONTAPE
101 Repair Tape har ikke lim som blir klebrig og tiltrekker seg smuss. Den reagerer i stedet på strekk og smelter sammen lag for lag. Påføring skjer ved å strekke tapen opptil tre ganger sin egen lengde og surre den rundt kabelen eller gjenstanden som skal beskyttes eller repareres. Tettingen tåler UV-stråler, veisalt, kjemikalier, sjøvann, olje og bensin. 101 Repair Tape er velegnet til reparasjon i tøffe miljøer, da den tåler inntil 6 bars trykk, er stabil fra -60°C til +260°C og isolerer opp til 8000 volt. Dimensjoner: 25,4 mm x 3,05 meter.

PRIS: 139 KRONER



BAKKESTATIV I ALUMINIUM
Dette er en helt ny serie opplagsstativ produsert i aluminium. Stativene leveres til båter fra 16 til 35 fot og kan lett bygges ut hvis du har større båt. «Klikksystemet» gjør det veldig enkelt å sette sammen stativene. Rørene er produsert av sjøvannsbestandig aluminium med diameter på 38mm og 2,1mm rørtykkelse. Stativene leveres komplett i en egen oppbevaringsbag.

PRIS: 1990 KRONER (9 METER)

20 friske millioner til kystberedskap

REGJERINGEN VIL ØKE BEVILGNINGEN TIL REDNINGSSELSKAPET FRA 56 TIL 76 MILLIONER KRONER PÅ NESTE ÅRS STATSBUDSJETT.

TEKST & FOTO *Tanja Krangnes*



Bedre sjøsikkerhet: Liv Signe Navarsete og Lisbeth Berg-Hansen sammen med kommunikasjons- og markedssjef Erik Giercksky i Måløy, der den gode nyheten ble kunngjort. – Denne bevilgningen vil styrke sjøsikkerheten langs kysten, sier Giercksky.

Fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen og kommunal- og regionalminister Liv Signe Navarsete kom med den gode nyheten da de besøkte redningsskøytene på Måløy i begynnelsen av september.

Navarsete framhevet Redningsselskapets betydning for sikkerheten langs norskekysten.

– De er til stede der folk bor, og det er derfor helt avgjørende at vi politikere støtter opp om dette viktige arbeidet. Samtidig er jeg imponert over alle de som selv stiller opp frivillig og samler inn penger, og bruker fritiden sin på Redningsselskapet, sier Liv Signe Navarsete.

– Jeg er veldig glad for at vi nå har fått på plass disse 20 millionene, sier Lisbeth Berg-Hansen.

– Jeg vil alltid være en forkjemper for Redningsselskapet. Organisasjonen er viktig for alle oss som er opptatt av sikkerheten til sjøs, og jeg er spesielt glad for alt holdningsskapende arbeid som Redningsselskapet gjør blant barn og unge, slår fiskeriministeren fast.

FRA 42 TIL 47 SKØYTER

De 20 millionene skal brukes til økt beredskap og forebyggende arbeid.

– I første omgang skal vi tette hullene der beredskapen i dag er for dårlig, som i Harstad, Ålesund, Stord og enda to steder. I dag har vi 42 skøyter. Med 47 redningsskøyter blir det enda tryggere å ferdes langs kysten vår, for både fritidsfartøy og yrkesfartøy, understreker president i Redningsselskapet, Nikolai Jarlsby, som sier seg fornøyd med at alle politiske partier nå er nå enige om økt støtte til Redningsselskapet.

– Det gir den forutsigbarheten vi trenger for å drifte redningsskøytene i årene som kommer, sier han.

FOREBYGGING MOT ULYKKER

Redningsskøytene har hatt et rekordhøyt aktivitetsnivå i sommer, og generalsekretær Rikke Lind setter pris på at nordmenn igjen bruker sjøen aktivt om sommeren.

– Samtidig vet vi at rundt 30 mennesker omkommer i fritidsbåtulykker hvert år. Vi mener at økt beredskapskapasitet og ytterligere satsing på langsiktig forebygging vil kunne redusere dødsulykkene. Vi er her for båtfolket, og denne bevilgningen gjør at vi kan nå flere både med assistanse og akutt hjelp i tiden fremover, sier hun.

Saman for trygt båtliv

SJØFARTSDIREKTØR
olav akselsen

Reiseradioen har tradisjonen tru slutta av sesongen med den gamle Kjersti Sparboslageren «En sommer er over». Sjølv om det enno kan koma mange fine dagar for fritidsbåtfolket, er vel med det sommaren offisielt slutt for i år. Sjølv fekk eg meg nokre veker i strålande sol på vestlandskysten.

Det norske folk er eit båtelskande folk. Talet på brukarar av fritidsbåt er i verdsklasse. Med smått og stort, reknar me med at det finst ein plass mellom 750 000 og 800 000 fritidsbåtar her i landet. Meir enn kvar fjerde husstand har tilgang til båt, og om lag 1,75 mill. nordmenn er på båttur kvart år. Alt i alt trur eg ein skal leita lenge før ein finn eit anna land der ein så stor del av folket tar del i båtlivet sine gleder.



Bruk av fritidsbåt er ein av dei største fritidsaktivitetane til nordmenn.

Sjølv har eg hatt båt sidan eg var 14 år. Mange av mine beste opplevingar og minner har eg frå bruk av båt. Båtlivet gir stor glede for dei som nyt det, men diverre skjer det også ulykker. I eit 20-30 års perspektiv er trenden heldigvis positiv. Me har fått fleire fritidsbåtar og færre omkomne. Likevel opplever me kvart år alvorlege ulykker. Dei siste ti åra har i snitt 33 personar mista livet i samband med bruk av fritidsbåt.

Så langt i år har det heldigvis vore færre alvorlege ulykker enn tidlegare år. Det er positivt – men også i år har folk mista livet ved bruk av fritidsbåt. Tragediar for dei som vert ramma.

I fjor leia eg eit utval som skulle sjå på tryggleik ved bruk av fritidsbåt. Utvalet var breitt sett saman. Redningsselskapet var også representert. I tillegg var mellom andre fritidsbåtorganisasjonane, Kystverket og Politiet med i utvalet.

Utvalet var einige i at det viktigaste tiltaket for å få ned talet på ulykker med fritidsbåt er gjennom haldningsskapande arbeid. I tillegg peikar utvalet på behovet for kompetanse og opplæring. Vidare ønskjer utvalet meir synleg politi, fleire kontrollar og eit lovverk som støttar opp om bodskapen i det haldningsskapande arbeidet.

ARBEIDET MED Å FOREBYGGE ULYKKER MÅ HA HØG PRIORITET

Med dette som bakgrunn føreslo me mellom anna fleire ressursar til og meir koordinering av det haldningsskapande arbeidet, UP på sjøen, gjennomgang av promillereglane og påbod om bruk av vest i opne båtar.

Statistikken viser at minst ein fjerdepart av dei som misser livet i samband med bruk av fritidsbåt har promille i blodet. Det er ein klar samanheng mellom bruk av alkohol og ulykker. Me ser også at ein stor del av dei omkomne ikkje brukte vest. Fokuset må difor vera å få folk til å droppa drinken og ta på vesten mens dei er om bord. I tillegg veit me at kunnskap er viktig. Difor må så mange som råd ta båtførarprøven.

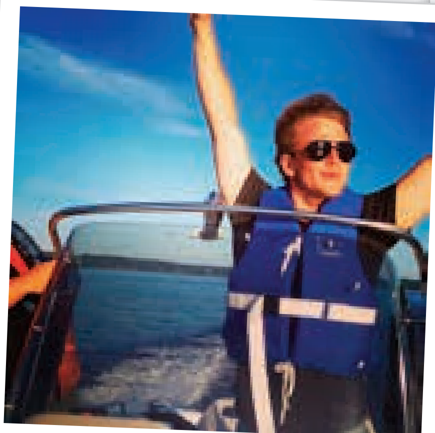
Så langt har tilbakemeldingane frå det politiske miljøet vore heller laber når det gjeld forslaga frå utvalet. Så vidt eg har registrert, er det ingen av dei leiande partia som har signalisert ønskje om påbod om bruk av vest eller skjerpa promillegrense. Kanskje ikkje så lett i eit valår?

Å vera på sjøen skal vera ei positiv oppleving, difor må me gjera alt me kan for at ulykker ikkje skjer. Arbeidet med å førebygga slike ulykker må difor ha høg prioritet. Sjøfartsdirektoratet driv også haldningsskapande kampanjar, både i eigen regi og saman med andre. I dette arbeidet er Redningsselskapet vår næraste allierte.

Eg vil gi ros til den innsatsen Redningsselskapet gjer. Både gjennom den beredskapen Redningsselskapet har – men også ved å få sett førebyggjande og haldningsskapande arbeid på dagsorden. Redningsselskapet bidrar til ein tryggare kvardag for alle som ferdast på sjøen. ■■

#redningsselskapet #vest #sommer

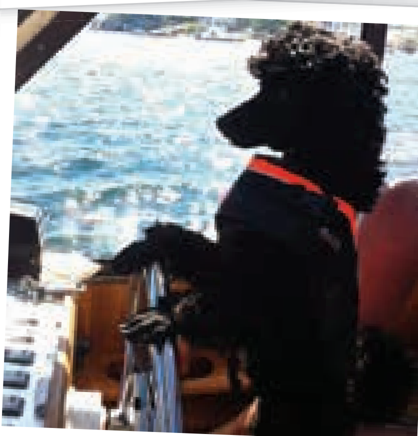



@andreasskullerud

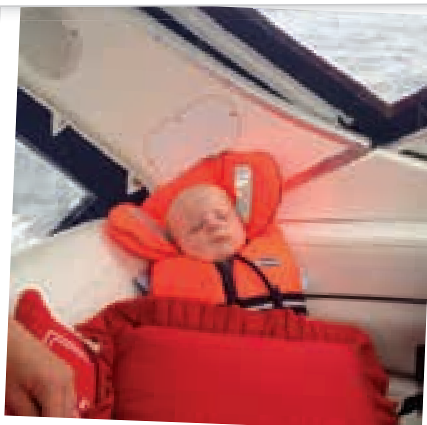

@olesboy


@andrevan


@permagnar


@knutingepedersen


@petter69rover


@tronwilliam


@nordvest900

Best med redningsvest

I sommer oppfordret vi folk til å poste sine beste vestbilder på Instagram og Facebook. Her er et lite knippe små, store og firbente som flyter godt!

#redningsselskapet



Sankthans på brygga

325 000 så Bjarne Brøndbo og Peter Moi Bubresko lede båtfolk og gjester gjennom en solfylt og vakker St. Hans fra Sandefjord. Båtparade, feststemte sandefjordinger og mange flotte artister gjorde dette til en minneverdig kveld.

Dåp av to redningsskøyter

Fra juni er redningsskøyta «Uni Røros» på plass for å trygge Femunden. Det er Stiftelsen UNI som har sørget for at sjøredningskorpset på Røros har fått en helt ny skøyte.

Ikke lenge etter dåpen i Røros ble RS «Kystvekteren» (bildet) døpt på brygga i Tønsberg. Skøyta, som er gitt av Gjensidigestiftelsen, skal blant annet brukes som opplæringsbåt for nye frivillige.





82% ØNSKER REDNINGSVEST-PÅBUD

82 prosent av norske menn og kvinner mener at det bør bli påbudt å bruke redningsvest i åpen båt i fart, viser en spørreundersøkelse som Ipsos MMI har gjennomført for Redningsselskapet. Bare 3 prosent sier at de aldri ville bruke vest dersom det ble et påbud.

8 av de 10 som omkom i fritidsbåtulykker i første halvår brukte ikke redningsvest. Redningsselskapet tror at et påbud, sammen med økt forebyggende innsats, vil redde liv – og ber om at Regjeringen får dette på plass så raskt som mulig.

TV-SOMMER FOR REDNINGSSKØYTENE



Hver gang NRK Sommeråpent og MS «Sjøkurs» nærmet seg en ny havn, var skipet omgitt av fritidsbåter fylt med glade skuelystne – og en redningsskøyte som trygget innseilingen for alle.

Redningsselskapets bobil fulgte med fra havn til havn for å promotere medlemskap og redningsvest, og fikk god støtte av redningsvestambassadør Alex Rosén. Da Sommeråpent sendte fra Kalvåg, oppfordret han både tilskuer Harry (41) og tv-seere til å ta på vesten, før han hoppet på sjøen for å vise hvordan RS-vesten virker.

REDNINGSSELSKAPETS FØRSTE LÆRLINGER

DE TRE 18-ÅRINGENE FRA VESTFOLD SOM MØNSTRER PÅ RS «STORMBULL» OG RS «ULABRAND» I SEPTEMBER, BLIR DE FØRSTE LÆRLINGENE I REDNINGSSELSKAPET.

TEKST & FOTO: *Tanja Krangnes*



Lærlinger: De kommende matrosene Mathias Olsen, Nicolai Wergeland og motormann Preben Kåsamoen Aasrun gleder seg til to praktiske år i Redningsselskapet.

- Vi er veldig glade for å ha fått til en lærlingeavtale med Maritimt kompetansesenter. Det er utrolig viktig å ta samfunnsansvar og bidra med lærlingeplasser. Samtidig tror vi ordningen også kan bidra til nyrekruttering til redningsskøytene, sier generalsekretær Rikke Lind i Redningsselskapet, som håper at det på sikt kan tas inn flere lærlinger.

– Disse plassene er gull verdt. I øyeblikket står 200 stykker på vent for å få lærlingeplass, og jeg tror nok mange er misunnelige på disse tre, sier Oddmund Nystad fra Maritimt kompetansesenter, som er bindeleddet mellom rederiene og de maritime skolene i rekrutterings- og utdanningsspørsmål.

De kommende matrosene Mathias Olsen, Nicolai Wergeland og motormann Preben Kåsamoen Aasrun har fullført to år på Tønsberg maritime videregående skole. Nå venter to praktiske år som lærlinger, og første tur til Nord-Norge for alle tre.

– Jeg så tv-serien om redningsskøytene i fjor. At jeg nå skal være med og oppleve det selv er helt sykt! sier Nicolai Wergeland, som skal være lærling på RS «Stormbull» i Svolvær sammen med Mathias Olsen - på hvert sitt fireukers skift. Preben Kåsamoen Aasrun har vært aktiv i RS Ung, tatt instruktørkurs og jobbet på både Ung-leir og sommerskole for Redningsselskapet i Vestfold.

– Jeg er glad for at jeg får mulighet til å være på en redningsskøyte, sier Aasrun, som skal være på RS «Ulabrand» i Sørvær.

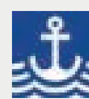
Redningsselskapet takker for gaver innsendt til minne om:

Agnar Karlsen
Aksel Espeland
Arthur Seldal
Asbjørn J. Brun
Eiliv Skarstein
Erling Pedersen
Ernst Jakobsen
Gunvald J. Erstad
Hans Bjørnlund
Harri Birknes
Helge Nygård
Jostein Stegane
Kim-Andre Nygård Olsen
Lars Mikal Telle
Leif Magne Borgundvåg
Leo Ove Kolsvik
Odd Larssen
Ole K. Midtsand
Otto Jensen
Petter Gundersen
Petter Hagen
Robert Audun Johnsen
Sollaug Loraas
Svein-Erik Bjørge-Nilsen
Tore Schrøder
Trond Bergh-Pedersen
Trygve N. Hugøy

FADDERE FOR REDNINGSSKØYTER





















GIR SIN TREDJE REDNINGSSKØYTE

Hans Herman Horn følger opp sin egen oppfordringen om å ta samfunnsansvar. Nå donerer han midler til en tredje skøyte til Redningsselskapet.

– Redningsselskapet gjør en fantastisk jobb både for fritidsbåteiere, profesjonelle og fiskere. Hvis ikke private tar et initiativ når det gjelder sikkerhet og beredskap, ja så skjer det lite eller ingenting, sier Hans Herman Horn.

Fra før har Hans Herman Horn gitt skøytene RS Hvaler og RS Horn Flyer. Horn og hans familie har i mange år vist et stort engasjement for Redningsselskapets arbeid. Horn bor store deler av året på Hvaler, og han er ofte innom mannskapene på Horn Flyer for en kaffekopp på basen i Skjærhalden. Den nye skøyta blir fra den vellykkede Bergesen-klassen.

– Dette er nok en fantastisk gave som gjør det mulig for Redningsselskapet å realisere målet om full beredskap sør for Nord-Troms. Vi behøver private som donerer skøyter. Vi trenger det offentlige som gir oss driftsmidler, og vi trenger de frivillige som stiller opp året rundt og gir av sin tid. Målet er å tette fem hull langs kysten de to neste årene. Denne gaven fra Hans Herman Horn, og skøyta som DNV ga oss tidligere i år, gjør at vi er på god vei mot å nå målet om full beredskap, sier generalsekretær Rikke Lind i Redningsselskapet.



DNV gir ny redningsskøyte

Det Norske Veritas (DNV) gir Redningsselskapet en ny redningsskøyte i jubileumsgave. Gaven blir døpt i forbindelse med DNVs 150-årsmarkering i juni neste år.

Skøyta koster 9,6 millioner kroner, og skal settes inn i tjeneste i Ålesund. Den blir spesialbygd for å gå i farvann nær kysten, og vil i hovedsak sikre fritidsbåtfolket god service, men har muskler til å løse de fleste oppdrag.

- Denne redningsskøyta innleder vår storsatsing på nye frivillighetskorps som skal vokse med 1000 nye medlemmer i løpet av de neste årene. Skøyta blir veldig rask, og vil ha beredskap i et meget værutsatt og trafikkert fritidsbåtområde, sier Rikke Lind.

-DNV og Redningsselskapet har sammenfallende interesser i at begge selskapene jobber med sjøsikkerhet. Å berge liv og sikre verdier er vår overordnede målsetting. Sammen med Redningsselskapet og gjennom denne nye skøyta forbedrer vi sikkerheten for folk som ferdes på sjøen ytterligere, sier selskapssjef for DNV Maritim og Olje & Gass, Remi Eriksen.

DNV har tidligere gitt en redningsskøyte til Redningsselskapet. RS «Det Norske Veritas» ble ferdigstilt i 2003.



Foto: André Van Ingelgem

Storesund Båtforening

Telefon: 971 60 601
Antall gjesteplasser: 5
Fortøyning: Utliggere
Havnepris: Kr 100 inkl. strøm
Beliggenhet/sted: Karmøy kommune, nord i Karmsundet
Posisjon: N59 23.414 E05 16.652
Andre opplysninger:
300 m til diesel

Sigurd Dahl ANS

Kontakt telefon: 75 05 80 86
Antall gjesteplasser: 2
Kart nr: 56/57
Fortøyning: Flytekai
Beliggenhet/sted: Nord-Herøyvågen, Herøy kommune
Posisjon: N66 00.05 E12 18.34
Andre opplysninger:
Handelsforretning med olje, bensin, propangass, vann, fiskeredskaper, båtutstyr, salg av sjøkart. 2,5 km til kommunesenteret med bank, post, lege.

Din lokale forhandler

Østfold

RHJ AS
Kalesjer og REX markiser
Tlf : 412 11 111
www.rhj.no

Akershus

HOLMEN SLIPP MOTORSERVICE A/S

www.motorservice.no
Telefon: 4000 1009
Butikk: Leangbukta 31, 1392 Vettre
Volvo Penta originaldeler
Verksted: Grundvikvn 1, 3478 Nærsnes
Service og reparasjoner av Volvo Penta
Opplag og båtplasser

AUTHORIZED VOLVO PENTA SERVICE

TRE & BÅT

Kavringen, 1450 Nesoddtangen
Tlf: 911 75 769 www.treogbaat.no
Vi slipper båter inntil 100 tonn, og reparerer alle typer trebåter.

VOLLENSLIPP
WWW.VOLLENSLIPP.NO +47 66 90 44 66

Slemmestadveien 424, 1390 Vollen
Telefon: 66 90 44 66
www.vollenslipp.no
Yanmar og Cummins
Slipp: 30 tonn

YANMAR Cummins

Oslo

MASTERVOLT
THE POWER TO BE INDEPENDENT

Strømforsyningsprodukter til båt, av markedets beste kvalitet. Stort utvalg av fra enkeltkomponenter til komplette og avanserte systemer. Terskelen til systemet du ønsker deg er kanskje ikke så høy som du tror.

Distributør:
Staubo Elektro-Maskin AS
www.staubo.no

Telemar
Maritim kommunikasjon

e-mail: mail@telemar.no //web: www.telemar.no
tlf: 22 72 60 60 // fax: 22 72 60 61

Telemar Norge AS
Brynsveien 16
N-0667 Oslo





Vestfold

NORDOCKS

Nordocks AS - www.nordocks.no
Thorøyaveien 21, 3209 Sandefjord
Vi leverer alle typer brygger og tilbehør over hele landet. Med over 15 års erfaring innen bryggefaget leverer vi riktige løsninger til rett pris.



Velkommen til
Norges største båtutstyrsbutikk:

www.maritim.no

Vi sender over hele landet!
Ordretelefon: 370 00 370 e-post: salg@maritim.no

SANDVIK
www.sandvikboats.no

Sandvik Båtbyggeri AS
Langgrunnveien 39, 3186 Horten
Telefon 330 44 491

Motor- og skrogverksted

Salmaker og snekkeri

Båtutstyr fra STRØM

Vest-Agder

SEACO PLAST AS

Spar mye penger på å bygge din båt selv.
Vi leverer byggesett av de populære Seaco-modellene.
Kontakt oss for tilbud/info:
www.seaco.no | Tlf 476 58 888

Rogaland

SR Kalesjeservice

Alt i båtkalesjer
samt vask og impregnering
SR Kalesjeservice
Goaveien 33, 4070 Randaberg
Tlf 977 16 503 - www.kalesjeservice.AS

Åkra Bilimport AS
Rådhusveien 1, 4270 Åkrehamn
Telefon: 52 84 55 00
Servicetelefon: 909 39 500
www.aakrabaat.no
Båter: Finnmaster, Grandezza
Motorer: Yamaha

Hordaland



Salg - reparasjoner
Tohatsu påhengsmotorer



www.bsse.no
Telefon 53 00 15 00
Hovlandshagen, 5443 Bømlo
Motorer: Yanmar og Volvo Penta
Vi utfører motorarbeid og maskinering, rørarbeid og hydraulikk, sveising av stål og aluminium, sprøyting av maling og bunnstoff, samt plastreparasjoner.



Håkonar Næringspark, 5419 Fitjar
Tlf: 944 30 500
www.fitjarbaat.no
post@fitjarbaat.no
Båter: Steady, AQ, Pioner
Motor: Yamaha

YAMAHA



Maritimt Supermarked
FISKE - BÅT - FRITID
Sartor Storsenter, 5353 Straume
Telefon: 56 33 59 50
www.sotranot.no

Sogn og Fjordane



Saga Boats AS - www.sagaboats.no
6740 Selje
Telefon: 578 58 480
E-post: adr@sagaboats.no
Salg av nye SAGA-båter
Glassfiberreparasjoner og utstyrsmontering

Nordland



8312 Henningsvær
Telefon: 76 07 31 00
www.hovdemaritim.no
Motorer: Deutz, Agco, Yanmar
Seilbåter: Bavaria, Grand Soleil, Dufour
Vinsjproduksjon - Nyoppsatt hall - Motorservice - Kaireparasjoner

Troms

BestMarin Harstad

Skoleveien 12-14, 9407 Harstad
Telefon: 77 00 05 80
www.baatsenteretharstad.no
Båter: Askeladden, Beneteau, Quicksilver, Linder, Bella, Flipper, Hansvik
Motorer: Mercury, Suzuki

JH Motor Nord AS
Stakkevollveien 23, 9010 Tromsø
Telefon: 77 61 05 10
www.jh-motor.no
Motorer: Perkins og Yanmar
Utstyr: Propeller og utstyr, pumper, styringer, sink, VDO instrumenter, varmere, batterier.



VI STØTTER REDNINGSSELSKAPETS ARBEID

BÅTUTSTYR







ELEKTRONIKK



Teknor

www.teknor.as



FISKE OG OPPDRETT

PR Brennholm
HJELLESTAD

Selsøyvik Havbruk AS



Boks 56, 8320 Skrova
Tlf: 76066710
www.ellingsen.no

Hammerfest Fryseterminal AS
Havneveien 50, 9610 Rypefjord
Tlf 78 42 17 80. Faks 78 42 17 90
Mobiltelefon 975 73 212
Vakttelefon 909 49 586



www.nergard.no

SJØDRIFT AS

STEINFJORDFISK og MS SKOLMEN
Rishaugen 21, 8360 Bøstad
Telefon 76 08 55 48
stenang@online.no

Torsvågbruket AS
Ole Henrik Telebond
Tlf: 77 74 98 78. Faks: 77 74 97 07
Mobil: 982 11 780

Trønderbas AS
RØRVIK

Trønderkari AS

FORBUND, FORENINGER



KOMMUNIKASJON



Reaching Further
4120 Tau

MOTORER OG UTSTYR



Høyelastiske og fleksible koplinger/akselsystem



Tlf. 33 48 31 00 - www.centa.no



REPARASJON OG VEDLIKEHOLD

K.H. Nilsen Båtservice
5305 Florvåg
Tlf/fax: 56 14 22 70
Mobil: 992 46 495

DK-NOR Linjen AS
TROMSØ



Statsautoriserte revisorer
Medlemmer av
Den Norske Revisorforening



Svolvær
Tlf 76 07 86 30



Skarvik AS
SVOLVÆR

SHIPPING, SJØTRANSPORT, OFFSHORE





www.deepoceangroup.com





www.eidshaug.no

INGE STEENSLAND AS
SHIPBROKERS

Fridtjof Nansens plass 7
P.O.Box 1254 Vika, 0111 OSLO
Telephone: 23 13 55 00
Telefax: 22 41 48 29
E-mail Gas: isgas@steensland.com
E-mail Tank: istank@steensland.com





VI STØTTER REDNINGSSELSKAPETS ARBEID





OLYMPIC

OLYMPIC SHIPPING AS

Solund Verft AS
6924 HARDBAKKE



SOLSTAD OFFSHORE ASA

subsea 7



SCANIA
Norsk Scania AS
www.scania.no

UTDANNING, FORSKNING



Maritimt Opplæringssenter
SØR/VEST NORGE

Norsk Oljelaboratorium AS

Strandgt. 3, 7900 Rørvik
Tlf. 74 39 37 90
www.nolab.no



SMSC

Ship Modelling & Simulation Centre AS



FRIONORDICA

Telefon: 71 20 68 00 Email: sales@frionordica.com
www.frionordica.com



SELVAAG
www.selvaag.no



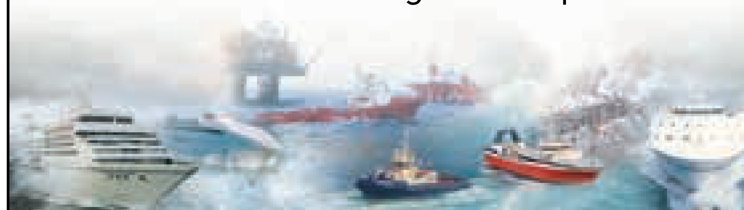
alltid tilstede på 71° nord...

Postboks 454, 9751 Honningsvåg
Telefon 78 47 68 00
Telefaks 78 47 68 30
E-post: post@repvag-kraftlag.no
Foretaksreg. 948 755 742 MVA



Rolls-Royce

Støtter Redningsselskapet



www.iogm.no

Foto: Øystein Klakegg, Johan Holmquist



Sanitary Systems made to please



VACUUMARATOR™. THE ORIGINAL – INVENTED AND IMPROVED BY JETS™.

The new 95MB Vacuumarator™ pump makes Jets™ vacuum sanitary systems even better – at no extra cost

The Vacuumarator™ pump is the driving force in any Jets™ vacuum sanitary system. The new 95MB has 30 % more capacity compared with the legendary 65MBA. Increased capacity means less energy demand, running time and wear. The result is even better reliability. And furthermore: It costs the same.

Upgrade from 65MBA in half an hour
Same footprint, measures and connections makes retrofit and upgrade extremely simple. The spare parts you have in stock, can be used on the 95MB.

INVESTING IN THE ORIGINAL PAYS OFF